Transports Canada Transport Canada

TRANSPORTS CANADA

Rapport ministériel sur le rendement

2014-2015

Canada

Transports Canada

2014–2015

Rapport ministériel sur le rendement

L'honorable Marc Garneau, C.P., député
Ministre des Transports

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la ministre des Transports, 2015, Ottawa, Canada

N° de cat. T1-4F-PDF

ISSN : 2368-4151

Ce document est disponible sur le site Web de Transports Canada.

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Table des matières

Message du ministre 1

Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation 2

Profil de l'organisation 2

Contexte organisationnel 4

Dépenses réelles 20

Harmonisation des dépenses avec le secteur de dépenses du cadre pangouvernemental 28

Tendances relatives aux dépenses du Ministère 28

Dépenses par crédit voté 30

Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique 31

Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient 31

Programme 1.1: Cadres qui appuient le marché des transports 32

Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors 41

Programme 1.3 : Infrastructures de transport 46

Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement 56

Programme 2.1 : Air pur – Transport 56

Programme 2.2 : Eau propre – Transport 60

Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport 65

Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr 69

Programme 3.1 : Sécurité aérienne 69

Programme 3.2 : Sécurité maritime 74

Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire 78

Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles 83

Programme 3.5 : Transport des marchandises dangereuses 86

Programme 3.6 : Sûreté aérienne 91

Programme 3.7 : Sûreté maritime 94

Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal 97

Programme 3.9 : Sécurité et sûreté multimodale 99

Programme 4.1 : Services internes 103

Section III : Renseignements supplémentaires 106

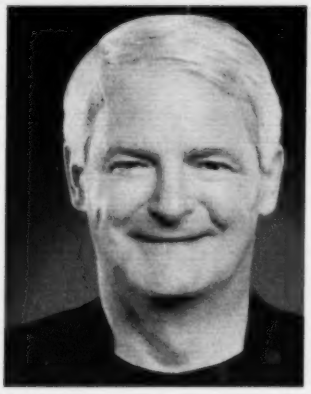
Faits saillants des états financiers 106
États financiers 106
Tableaux de renseignements supplémentaires 107
Dépenses fiscales et évaluations 107

Section IV: Coordonnées de l'organisation 108

Annexe : Définitions 109

Notes de fin de document 112

Message du ministre



À titre de ministre des Transports du Canada, je suis heureux de vous présenter le *Rapport ministériel sur le rendement* de Transports Canada pour 2014-2015. Le rapport fait état des réalisations du Ministère qui veille à ce que le réseau de transports du Canada continue d'être reconnu dans le monde entier comme étant sécuritaire, sûr, efficient et respectueux de l'environnement.

Un réseau de transports sécuritaire et sûr est essentiel au progrès économique du Canada et a une incidence directe sur la qualité de vie des Canadiens. Il relève les défis que posent les vastes espaces et lieux du Canada et contribue à relier les gens, les régions et les collectivités, ainsi que les produits du Canada et les marchés au pays ou à l'étranger.

Transports Canada établit, surveille et applique des normes qui protègent les collectivités, les utilisateurs et l'environnement des dangers, et qui protègent le réseau de transports des menaces. Ses activités législatives et réglementaires améliorent la sécurité, conservent la confiance du public et veillent à ce que l'industrie soit responsable de la sécurité et de la sûreté du réseau de transports.

En collaborant avec les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que des partenaires internationaux, le Ministère donne suite aux questions soulevées qui touchent le milieu du transport en général, comme l'évolution des chaînes nationales et mondiales d'approvisionnement. Il contribue également à harmoniser les politiques et les cadres de réglementation pour atteindre les objectifs du Canada.

Au cours des quatre prochaines années, nous veillerons à ce que nos plans pour les routes, les ports et les aéroports soient intégrés et viables. Nous ferons également en sorte que le réseau de transports du Canada soit sécuritaire et fiable, et qu'il facilite le commerce et le transport des personnes et des marchandises dans notre monde qui évolue constamment.

C'est avec plaisir que je travaillerai en étroite collaboration avec les intervenants de partout au pays pour respecter les engagements énoncés dans ma lettre de mandat[1] du premier ministre et pour faire des investissements stratégiques dans le réseau de transports du Canada au profit des Canadiens dans les années à venir.

L'honorable Marc Garneau, C.P., député
Ministre des Transports

Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation

Profil de l'organisation

Ministre de tutelle : Marc Garneau, ministre des Transports

Premier dirigeant : Jean-François Tremblay, sous-ministre

Portefeuille ministériel : Transports Canada

Transports Canada fait partie du portefeuille de Transports Canada[ii], qui comprend Transports Canada, des organismes à régie partagée (p. ex. la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent[iii]), des sociétés d'État (p. ex. l'Administration de pilotage des Grands Lacs[iv] et la Société canadienne des postes[v]) ainsi que des tribunaux et des organismes administratifs (p. ex. le Tribunal d'appel des transports du Canada[vi]). Le regroupement de ces organisations en un seul portefeuille permet une prise de décision intégrée en ce qui concerne les questions de transport.

Instruments habilitants : *Loi sur le ministère des Transports*[vii] (L.R.C. (1985), ch. T-18)

Transports Canada administre plus de 50 lois liées au secteur des transports[viii]. Il participe aussi à l'administration d'un grand nombre d'autres lois. L'accès au texte complet des lois et des règlements est fourni par le ministère de la Justice du Canada, qui a la responsabilité de tenir à jour les *Lois codifiées du Canada*[ix].

Année d'incorporation ou de création : 1936

Contexte organisationnel

Raison d'être

Un réseau sécuritaire et sûr permet d'assurer le transport fiable et efficient des marchandises et des personnes partout au pays et dans le monde entier. Dans le respect de l'environnement, il surmonte les défis que posent la topographie et la géographie, tout en liant les collectivités et en atténuant les effets causés par la distance qui sépare les gens. Ces rôles essentiels mettent en évidence les relations d'interdépendance du transport dans tous les secteurs de l'économie et de la société.

NOTRE VISION
Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement comme étant sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

La vision du Ministère d'un réseau de transport durable intègre des objectifs d'ordre social, économique et environnemental. Les trois grands principes de notre vision accordent une attention toute particulière aux points suivants:

- un niveau de sécurité et de sûreté le plus élevé possible pour protéger la vie et les biens grâce à des normes de rendement et à la réglementation;
- l'efficience dans le transport des personnes et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable en fonction de la concurrence et de l'utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- le respect de l'environnement pour l'héritage des générations futures de Canadiens en se fondant sur les processus de planification et d'évaluation environnementale dans le cadre des décisions en matière de transport et de l'utilisation sélective de la réglementation et du financement public.

Responsabilités

Transports Canada[x] est responsable des politiques et des programmes en matière de transport du gouvernement du Canada. Le Ministère élabore des cadres législatifs et réglementaires et il assure la surveillance du transport au moyen d'activités liées aux lois, à la réglementation, à la surveillance et à l'application de la loi. Bien qu'il n'assume pas la responsabilité directe de tous les aspects ou modes de transport, le Ministère joue un rôle de premier plan afin de veiller à ce que toutes les parties du réseau de transport, à l'échelle du Canada, fonctionnent conjointement de manière efficace.

Le gouvernement fédéral, avec Transports Canada comme chef de file, exerce l'entière responsabilité à l'égard de questions comme la sécurité et la sûreté aérienne, alors que pour d'autres questions, la responsabilité est partagée avec d'autres ministères, les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que les administrations municipales. Nous devons aussi travailler avec des partenaires commerciaux et au sein d'organisations

internationales de manière à comprendre et à harmoniser les cadres stratégiques et administratifs afin de protéger les Canadiens qui utilisent le réseau de transport mondial, tout en favorisant son efficience.

Pour les domaines où Transports Canada n'exerce pas de responsabilité directe, par exemple la construction et l'entretien des réseaux routiers, nous avons recours au financement et à des partenariats stratégiques pour promouvoir le mouvement sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement des personnes et des marchandises dans tout le pays. Ainsi, nous jouons un rôle de premier plan afin de veiller à ce que toutes les parties du réseau de transport à l'échelle du Canada et dans le reste du monde fonctionnent conjointement de manière efficace.

Résultats stratégiques et architecture d'alignement des programmes (AAP)

Comme l'illustre le tableau 1, l'AAP de Transports Canada comprend 15 programmes qui contribuent à l'atteinte des trois résultats stratégiques ministériels suivants:

1. un réseau de transport efficient;
2. un réseau de transport respectueux de l'environnement;
3. un réseau de transport sécuritaire et sûr.

Le 16[e] programme, Services internes, appuie les trois résultats stratégiques.

Afin de mieux s'harmoniser avec les résultats du gouvernement du Canada[xi], le Ministère a modifié son AAP. Les révisions effectuées de 2013–2014 à 2014–2015 comprennent les suivantes :

- Transfert du programme 1.4, Analyse et innovation dans le secteur des transports, sous le programme 1.1, Cadres qui appuient le marché des transports, afin de créer le nouveau sous-programme 1.1.5, Analyse et innovation dans le secteur des transports;
- Suppression du sous-programme 3.1.3, Aide aux immobilisations aéroportuaires, et fusion des activités sous le sous-sous-programme 1.3.1.3, Soutien aux petits aérodromes.

Tableau 1 : Architecture d'alignement des programmes (AAP) 2014–2015 de Transports Canada

1 Un réseau de transport efficient		2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement	3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr	
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	**1.3 Infrastructures de transport**	**2.1 Air pur - Transport**	**3.1 Sécurité aérienne**	**3.5 Transport des marchandises dangereuses**
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien	1.3.2 Infrastructure de transport maritime	2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance	3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne	3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime	1.3.2.1Gérance des administrations portuaires canadiennes	2.1.2 Initiatives sur l'air pur	3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne	3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre	1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien	**2.2 Eau propre - Transport**	3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique	3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses
1.1.4 Commerce et cadres internationaux	1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien	2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre	3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien	**3.6 Sûreté aérienne**
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports	1.3.2.4 Exploitation des ports	2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau	3.1.3 Services des aéronefs	3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne
			3.2 Sécurité maritime	3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne
1.2 Portes d'entrée et corridors	1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale	**2.3 Gérance de l'environnement - Transport**	3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime	3.6.3 Programme d'infrastructure technologique
1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique	1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien		3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime	**3.7 Sûreté maritime**
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers	1.3.3.2 Gérance des ponts fédéraux		3.2.3 Protection des eaux navigables	3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime
			3.3 Sécurité ferroviaire	3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime
1.3 Infrastructures de transport	1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport		3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire	3.7.3 Centres d'opérations de sécurité maritime
			3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire	**3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal**
1.3.1 Infrastructure de transport aérien			3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire	**3.9 Sécurité et sûreté multimodale**
				3.9.1 Stratégies et services intégrés multimodales
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires			**3.4 Sécurité des véhicules automobiles**	3.9.2 Préparatifs d'urgence et les activités du Centre d'intervention
1.3.1.2 Exploitation des aéroports			3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles	3.9.3 Formation technique intégrée
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes			3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles	
			3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers	

4.1 Services internes (soutien à tous les résultats stratégiques)	4.1.1 Soutien à la gouvernance et à la gestion	4.1.2 Services de gestion des ressources	4.1.3 Services de gestion des biens

LÉGENDE

Résultat stratégique	Programme	Sous-programme ou sous-sous-programme

Priorités organisationnelles

Dans le *Rapport sur les plans et les priorités*, Transports Canada a défini cinq priorités pour 2014–2015. Celles-ci cadrent avec les priorités du gouvernement du Canada, elles appuient l'atteinte des résultats stratégiques du Ministère et elles aident ce dernier à gérer les risques. Au cours de l'exercice, la haute direction a porté une attention particulière aux plans élaborés pour respecter ces priorités et atteindre des résultats.

Priorité	Type[1]	Résultats stratégiques et programmes
Préciser et renforcer la fonction de surveillance de la sécurité et de la sûreté de Transports Canada	En cours	RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (tous les programmes)
Sommaire des progrès		
• Nous avons continué à renforcer la sécurité ferroviaire et la sécurité du transport des marchandises dangereuses par voie ferroviaire au Canada, en publiant des injonctions ministérielles, des ordres et des arrêtés ministériels. Ces mesures reposent sur les documents suivants : les versions provisoire et définitive des rapports d'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur l'accident qui a eu lieu à Lac-Mégantic en 2013 ainsi que l'étude du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités sur le régime du transport canadien des marchandises dangereuses et le rôle des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans l'ensemble des modes de transport. • En particulier, nous avons pris des mesures clés en matière de sécurité et de surveillance, notamment : o en obligeant le retrait des wagons-citernes DOT-111 les moins résistants aux impacts du service de transport des marchandises dangereuses; o en instaurant de nouvelles normes de sécurité pour les wagons-citernes DOT-111, tout en exigeant la remise à neuf ou le retrait progressif des wagons-citernes qui ne sont pas conformes aux nouvelles normes; o en exigeant que les compagnies de chemin de fer diminuent la vitesse des trains transportant des marchandises dangereuses; o en mettant en place des plans d'aide en cas d'intervention d'urgence pour les wagons-citernes transportant certains liquides inflammables; o en exigeant que les compagnies de chemin de fer transmettent des renseignements aux municipalités sur les marchandises dangereuses transportées qui passent sur leur territoire; o en mettant sur pied un groupe de travail pour renforcer la capacité d'intervention		

[1] Le mot « type » est défini de la façon suivante : priorité déjà établie – établie au cours du premier ou du deuxième exercice précédant l'exercice visé par le rapport; priorité permanente – établie au moins trois exercices avant l'exercice visé par le rapport; nouvelle priorité – établie au cours de l'exercice visé par le RPP ou le RMR.

d'urgence;
- en exigeant que les compagnies de chemin de fer serrent et testent les freins à main des locomotives et des wagons;
- en augmentant le nombre de vérifications effectuées sur les SGS des compagnies de chemin de fer;
- en modifiant le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire, le Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer et le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire.

Ces modifications visent à s'assurer que les compagnies de chemin de fer disposent d'un SGS robuste et à accorder à Transports Canada plus de pouvoirs pour imposer des sanctions administratives pécuniaires ou pour révoquer des certificats d'exploitation en cas de non-conformité aux exigences de sécurité ou à la réglementation sur le SGS.

- Nous avons terminé les 23 initiatives du Plan d'action pour la gestion des ressources humaines de la Sécurité aérienne, notamment l'élaboration d'un cours intitulé « Le leadership dans un milieu technique », que nous proposerons à l'échelle nationale dans l'ensemble des modes.
- Nous avons conçu des nouveaux plans de ressources humaines qui renforcent le recrutement au Ministère et nous avons créé de nouveaux postes d'inspecteur, en plus de nouveaux outils de formation et programmes visant à améliorer la capacité d'application de la loi.
- Nous avons évalué et conçu les grandes lignes de la formation pour le transport multimodal; nous avons également et établi un continuum d'apprentissage de base pour le transport multimodal de la Sécurité et Sûreté.
  - Nous avons créé le Centre d'expertise en matière d'application de la loi, appuyé par une politique nationale d'application de la loi, afin d'atteindre un équilibre des pouvoirs et de fournir aux fonctions consultatives des instructions et une orientation uniformes à l'appui du régime d'application de la loi de Transports Canada. Le Centre va promouvoir des pratiques efficaces, prévisibles, transparentes et équitables en matière d'application de la loi se basant sur une approche graduelle axée sur le risque et étayées par des procédures, de la formation et des outils qui s'appliqueront à l'ensemble des programmes et des régions.
- Nous avons également peaufiné les plans d'inspection nationaux afin de brosser un tableau plus précis du régime de surveillance de chaque programme et d'inclure des rapports sur les vérifications du contrôle de la qualité. Les travaux sont en cours quant au programme de transformation de la Sécurité et Sûreté visant à renforcer les méthodologies et les améliorations continues appuyant la planification des inspections fondée sur les risques.

Travaux en cours
- Transports Canada continue de renforcer ses pratiques de planification des ressources humaines et prend des mesures concrètes pour augmenter davantage sa capacité de surveillance, notamment en ajustant le nombre d'inspecteurs, au besoin.
- Transports Canada, en collaboration avec des intervenants clés, travaille avec le département des Transports des États-Unis, l'Agence pour la protection de l'environnement des États-Unis et la Garde côtière des États-Unis afin de mettre en œuvre

huit plans de travail dans le cadre de la deuxième étape du Conseil de coopération en matière de réglementation (CCR) en vue d'appuyer les engagements entre ministères inscrits dans le Plan prospectif conjoint, publié le 29 août 2014.

Priorité	**Type**	**Résultats stratégiques et programmes**
Poursuivre la contribution au programme de développement responsable des ressources du gouvernement	En cours	RS2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement (tous les programmes) RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (programmes 3.2 et 3.9)

Sommaire des progrès

- Transports Canada a contribué à l'approche pangouvernementale de l'évaluation environnementale, de la consultation des groupes autochtones et de l'examen réglementaire des grands projets de ressources, notamment en collaborant étroitement avec d'autres ministères gouvernementaux afin qu'une approche coordonnée et efficace soit appliquée aux processus du Bureau de gestion des grands projets (BGGP) et du Bureau de gestion des projets nordiques (BGPN). Le Ministère :
  - a appuyé le BGGP pour renouveler l'initiative annoncée dans le budget de 2015;
  - a participé à trois études transitoires approfondies et à deux comités d'examen en respectant les délais prévus par la loi;
  - participe à 56 projets sur 89 du BGGP et à 32 projets sur 35 du BGPN.
- En plus d'offrir des séances de formation et de sensibilisation aux groupes clés du Ministère, nous avons rédigé plusieurs documents d'orientation portant sur les rôles et responsabilités en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)* et des régimes d'évaluation environnementale du Nord. Voici quelques exemples :
  - instructions portant sur notre rôle en tant qu'autorité fédérale en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*;
  - instructions opérationnelles sur notre programme de contrôle et de surveillance en matière d'évaluation environnementale;
  - instructions sur ce qui constitue des territoires domaniaux submergés.
- Nous avons mis en place le nouveau Programme de protection de la navigation assorti d'approches simplifiées pour examiner les grands projets d'exploitation des ressources. La nouvelle *Loi sur la protection de la navigation* est entrée en vigueur le 1er avril 2014.
- Nous avons appuyé l'engagement du gouvernement du Canada à mettre en œuvre l'initiative du régime de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes visant à améliorer le système de sécurité maritime du Canada en renforçant la prévention, la préparation et l'intervention en cas de déversement causé par des navires, ainsi que la responsabilité et l'indemnisation. Cette initiative a donné lieu à des réalisations importantes, notamment les suivantes :
  - Nous avons respecté notre engagement visant à examiner le régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement causé par des navires. Le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes a terminé son examen et son deuxième

rapport a été publié au printemps 2015. Ce rapport – qui inclut des recommandations sur les déversements causés par des navires dans l'Arctique, les substances nocives et potentiellement dangereuses au Canada et la gestion des incidents maritimes – aidera à étayer la décision du Ministère quant aux prochaines étapes à suivre pour renforcer le régime canadien de prévention, de préparation et d'intervention en cas de déversement causé par des navires.
    - Nous avons renforcé la surveillance réglementaire du transport maritime. En mai 2014, le gouvernement a annoncé de nouvelles mesures dans le cadre de l'initiative du régime de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. En décembre 2014, le Parlement a adopté la *Loi visant la protection des mers et ciel canadiens*, qui permettra de renforcer les exigences réglementaires concernant les installations de manutention d'hydrocarbures et d'étendre la portée des outils ministériels en matière d'application de la loi.
- Nous avons invité les Premières nations à des dialogues techniques afin de déceler les problèmes et de trouver des solutions possibles aux préoccupations liées au transport maritime des projets proposés de gaz naturel liquéfié.
- Nous avons remplacé la politique sur la protection équivalente en ce qui concerne le doublement de la coque des barges pétrolières par un document d'orientation technique mis à jour.

Travaux en cours

- Transports Canada continue de contribuer à des examens rapides et efficaces des grands projets de ressources, surtout les nombreux projets d'infrastructure énergétique proposés.
- Nos travaux se sont poursuivis dans le cadre de l'initiative du régime de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes, notamment ce qui suit :
    - les politiques, procédures et instructions de travail de classe mondiale que nous avons rédigées l'an passé et qui sont en cours d'examen, en plus des documents de cours et de formation;
    - le projet réglementaire lié à la *Loi visant la protection des mers et ciel canadiens* est en cours, y compris les activités de définition des catégories d'installations de manutention d'hydrocarbures;
    - la prestation d'un nouveau programme de contribution pour l'initiative Smart Oceans de l'organisme Ocean Networks Canada (ONC) visant à transformer les données océanographiques en renseignements de navigation;
    - la poursuite de l'engagement auprès des intervenants locaux et régionaux ainsi que des groupes autochtones pour désigner Kitimat à titre de port public afin d'améliorer le contrôle du trafic maritime.

Priorité	Type	Résultats stratégiques et programmes
Améliorer la compétitivité du Canada et l'infrastructure de transport clé	En cours	RS1 Un réseau de transport efficient (programme 1.2) RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (programme 3.6)

Sommaire des progrès

- Transports Canada a fait la promotion des initiatives sur les portes d'entrée, notamment l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, la Porte d'entrée et le Corridor de commerce de l'Atlantique et la Porte continentale et le Corridor de commerce, en effectuant une sensibilisation à l'échelle nationale et internationale, en mobilisant les intervenants et en créant ainsi qu'en distribuant des documents de promotion et de commercialisation.
- Nous avons soutenu les activités du Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. En outre, le Ministère a lancé un appel de propositions ouvert visant le reste du Fonds de marketing international pour l'initiative de la Porte de l'Atlantique, un volet du Fonds sur les portes d'entrée et les postes frontaliers.
- La responsabilité en matière de surveillance du nouveau pont pour le Saint-Laurent a été transférée à Infrastructure Canada, à la suite d'un décret signé en février 2014.
- Le Ministère a continué à jouer un rôle clé dans la mise en œuvre du Plan d'action Par-delà la frontière afin d'adopter des solutions pour mesurer le temps d'attente à la frontière. Jusqu'à maintenant, la technologie de mesure du temps d'attente est installée de façon bidirectionnelle aux sept passages frontaliers suivants :
  - entre la Colombie-Britannique et Washington (quatre postes frontaliers);
  - entre l'Ontario et New York (deux postes frontaliers);
  - entre l'Ontario et le Michigan (un poste frontalier).
- Nous avons également respecté notre engagement annuel, en adoptant un programme de contrôle fondé sur les risques qui est harmonisé avec le programme de la Transportation Security Administration des États-Unis, pour NEXUS[2] et les autres voyageurs à faible risque aux points de contrôle transfrontalier de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien dans quatre principaux aéroports canadiens.

Travaux en cours

- Le projet du Passage international de la rivière Detroit, qui a été renommé « pont international Gordie-Howe » le 14 mai 2015, est passé à l'étape de l'approvisionnement. Tous les accords avec le Michigan et les agences d'inspection fédérales américaines ont été conclus. L'acquisition de propriétés au Michigan est en cours et l'Autorité du pont Windsor-Detroit continue de faire avancer le projet.

[2] NEXUS est un programme binational mis en œuvre par le Canada et les États-Unis visant les voyageurs préautorisés à faible risque entrant au Canada ou aux États-Unis dans des ports d'entrée désignés aériens, terrestres et maritimes.

Priorité	Type	Résultats stratégiques et programmes
Veiller à ce que les politiques, les programmes et les activités de Transports Canada répondent aux besoins du réseau de transport à long terme	En cours	RS1 Un réseau de transport efficient (tous les programmes) RS2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement (tous les programmes) RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (programme 3.6) Programme 4.1 Services internes

Sommaire des progrès

- Nous avons effectué un examen des politiques maritimes et nous avons décelé et traité plusieurs problèmes pour appuyer la croissance économique. Par exemple ce qui suit :
  - adoption des modifications apportées à la *Loi maritime du Canada* pour appuyer le développement économique des ports en permettant le transfert des biens portuaires et le développement de projets dans les administrations portuaires canadiennes;
  - appui des négociations en vue de conclure un accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne;
  - lancement des modifications à la *Loi sur le cabotage* pour mettre en œuvre les résultats négociés pertinents.
- Le Canada et les États-Unis ont conclu et signé un nouvel accord de précontrôle visant tous les modes de transport le 16 mars 2015.
- Le Canada a conservé des exigences quant au volume minimal de grain imposées aux compagnies de chemin de fer afin de protéger sa réputation de fournisseur fiable de produits agricoles de première qualité.
- En outre, nous avons conçu des options afin de renforcer la responsabilité civile et le régime d'indemnisation du secteur ferroviaire pour donner suite à l'engagement du discours du Trône de 2013. Le projet de loi C-52 a été présenté au Parlement le 20 février 2015 et a été adopté en juin 2015.
- Nous avons utilisé une approche ciblée pour réaliser les initiatives sous l'égide de la stratégie d'innovation, notamment :
  - en faisant avancer des projets conjoints de recherche au moyen d'accords de coopération en matière d'innovation entre le Canada et la Chine ainsi qu'entre le Canada et l'Inde;
  - en échangeant des pratiques exemplaires, y compris au chapitre des technologies des systèmes de transport intelligents;
  - en accueillant des délégations de groupes de travail chinois et indiens.
- Le Ministère a entrepris plusieurs initiatives importantes d'adaptation aux changements climatiques, notamment les suivantes :
  - Collaboration avec Ressources naturelles Canada et des experts de l'ensemble du Canada afin de créer un comité consultatif, et lancement de l'évaluation des risques climatiques et des pratiques d'adaptation pour le secteur canadien des transports, notamment sept

chapitres sur le Nord, les régions et les secteurs urbains;
- Mobilisation des établissements universitaires et des administrations fédérales, provinciales, territoriales et municipales en concevant des réseaux ainsi qu'en lançant des évaluations des vulnérabilités des systèmes de transport;
- Lancement d'une série de webinaires de Transports Canada sur l'adaptation afin de renforcer les connaissances et la capacité; les deux premiers webinaires ont attiré 129 et 54 participants respectivement représentant les trois paliers de gouvernement, les professionnels et d'autres intervenants intéressés au Canada;
- Poursuite de la mise en œuvre du Plan d'adaptation de Transports Canada;
- Meilleure intégration des considérations liées au climat et aux conditions météorologiques extrêmes dans les processus de planification.

Travaux en cours

- Le Comité d'examen de la Loi sur les Transports au Canada a poursuivi les consultations avec les intervenants et il a entrepris des projets de recherche afin d'appuyer le travail requis en vertu de son mandat.
- Nous avons lancé un examen du programme de surveillance du grain le 28 mars 2015, qui a pris fin en 2015–2016, avant le début de la nouvelle campagne agricole. Il a permis de déterminer les moyens de recueillir des données plus efficacement afin de trouver des gains d'efficacité dans la chaîne d'approvisionnement.

Priorité	Type	Résultats stratégiques et programmes
Adopter les mesures d'efficience et de renouvellement du gouvernement du Canada	Nouvelle	Tous les RS et tous les programmes
Sommaire des progrès		
• Transports Canada a réalisé les économies prévues en prenant des mesures pour réaliser des gains en efficience et en réduisant les programmes afin de faire correspondre les ressources avec son mandat principal. Il a pu y parvenir en se concentrant sur les avantages à long terme, en optimisant certains processus opérationnels, en déterminant mieux les risques, en utilisant des stratégies d'atténuation et en faisant participer les employés afin de réduire les conséquences sur eux ainsi que sur les Canadiens. Voici quelques exemples : o les réalignements organisationnels, y compris la gestion de l'effectif et des réorganisations importantes pour appuyer les décisions du budget de 2012, en regroupant les fonctions de soutien, en plus d'autres initiatives importantes en matière de changement; o un exercice de normalisation budgétaire pour aligner les services régionaux de ressources humaines. Cette initiative a continué d'évoluer, et Transports Canada utilise désormais un nouveau modèle de prestation de services des Ressources humaines se concentrant sur une approche nationale pour le portefeuille; o la mise en œuvre réussie des sept secteurs du processus opérationnel commun des Ressources humaines.		

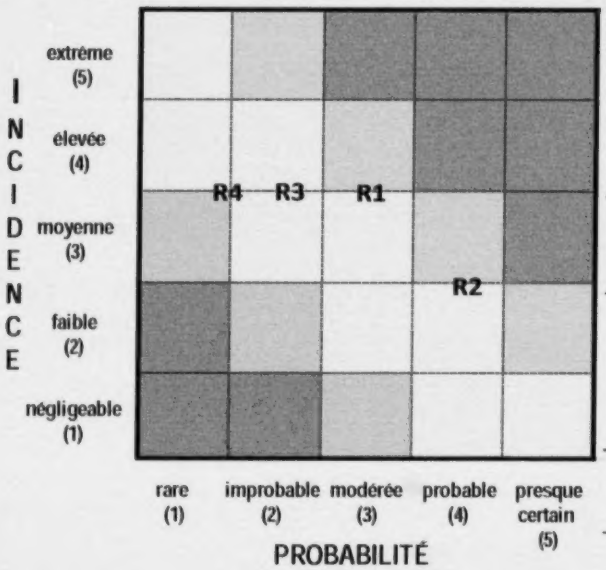
Analyse des risques

Le risque représente la probabilité et l'incidence d'un évènement qui pourrait influer sur l'atteinte des objectifs d'une organisation. Un certain nombre de risques pourraient influencer le réseau de transport canadien, étant donné qu'il englobe multiples compétences, des intervenants et des utilisateurs du secteur privé, tout en étant exposé aux menaces mondiales ainsi qu'aux changements sociaux, économiques et environnementaux.

Les pratiques de Transports Canada doivent toujours répondre aux conditions changeantes dans un réseau de transport en constante évolution. La non-conformité possible aux exigences de sécurité et la hausse des menaces contre la sûreté continuent de poser des défis à tous les modes de transport réglementés par Transports Canada. L'accident de Lac-Mégantic (Québec) en juillet 2013 souligne la complexité des enjeux que Transports Canada doit traiter. Le Profil de risque ministériel constitue un outil clé pour s'assurer que le Ministère continue de s'adapter aux changements constants du réseau de transport au moyen de processus de surveillance appropriés et d'une gouvernance interne renforcée afin de veiller à ce que les risques en matière de sécurité et de sûreté soient atténués de façon appropriée.

En 2013, nous avons décelé et évalué les quatre secteurs de risque suivants dans le cadre du Profil de risque ministériel de Transports Canada :

Tableau 2 : Profil de risque ministériel de Transports Canada



Principaux risques
R1. Efficacité de la surveillance de Sécurité et Sûreté Renforcer et normaliser la surveillance pour tous les modes de transport et veiller à ce que les données opérationnelles soient exploitées
R2. Gestion des personnes Attirer et maintenir en poste les employés ayant les compétences nécessaires pour l'avenir
R3. Efficience et fiabilité du réseau de transport Mobiliser les intervenants pour favoriser la compétitivité, et veiller à ce que les infrastructures clés soient accessibles et disposent d'une capacité suffisante
R4. Menace contre la sûreté Travailler avec les intervenants en vue d'intervenir en cas d'incidents liés à la sûreté

Principaux secteurs de risque et réponses au risque

Transports Canada applique la gestion des risques pour appuyer son processus décisionnel et ses pratiques opérationnelles, notamment sa façon d'élaborer les politiques, de fixer des priorités, d'attribuer les ressources, d'offrir les programmes et d'exécuter les activités quotidiennes. Une partie de notre approche en matière de gestion des risques comprend une surveillance constante des risques et la production d'un rapport semestriel sur les progrès et le rendement général des réponses aux risques. Les rapports de clôture d'exercice indiquaient des progrès importants dans la mise en œuvre des réponses aux risques. Par exemple, nous avons lancé plusieurs mesures afin de faciliter l'avancement des éléments suivants :

- le Plan d'action Par-delà la frontière;
- l'adaptation aux changements climatiques;
- le pont international Gordie-Howe (autrefois nommé passage international de la rivière Detroit);
- le plan d'action de la Sécurité ferroviaire présenté dans le rapport de 2013 du vérificateur général.

Les progrès et les résultats clés concernant les réponses aux risques que nous avons adoptées en 2014–2015 sont présentés dans le tableau suivant :

Risque	Résultats clés de la mise en œuvre des réponses aux risques	Lien vers l'AAP
(R1) Efficacité de la surveillance de Sécurité et Sûreté	• Pratiques de pointe en matière d'assurance de la qualité dans les programmes de la Sécurité et Sûreté, et amélioration de l'efficacité, de l'efficience et de l'uniformité de la gestion de la surveillance. • Nombreux progrès réalisés quant à la mise en œuvre des recommandations découlant du rapport de 2013 du vérificateur général, y compris l'élaboration de règlements clés et l'adoption d'une stratégie en matière de ressources humaines. Un programme a également été conçu et adopté pour appuyer le renforcement de la capacité en matière de réglementation. • Publication d'un certain nombre de directives d'urgence et d'arrêtés ministériels sur l'immobilisation des trains et le transport ferroviaire de marchandises dangereuses afin de rehausser la sécurité des activités ferroviaires au Canada à la suite du dépôt du	R3 – Un réseau de transport sécuritaire et sûr

Risque	Résultats clés de la mise en œuvre des réponses aux risques	Lien vers l'AAP
	rapport final d'enquête du Bureau de la sécurité des Transports sur l'accident survenu à Lac-Mégantic en 2013. • Amélioration des plans d'inspection nationaux et poursuite du renforcement des méthodologies sur lesquelles repose la planification des inspections fondée sur les risques dans le cadre du programme de transformation de Sécurité et Sûreté. • Poursuite du renforcement des systèmes de GI-TI dans les programmes afin d'améliorer la surveillance, la conformité et la gestion interne, en se concentrant surtout sur les systèmes renforcés de gestion des données et la capacité accrue en matière de surveillance.	
(R2) Gestion des personnes	• Progrès considérables accomplis pour intégrer les stratégies de gestion des personnes dans la planification de l'effectif, l'apprentissage et le perfectionnement pour les trois résultats stratégiques.	Trois résultats stratégiques et les Services internes
(R3) Efficience et fiabilité du réseau de transport	• Progression : o des négociations avec les propriétaires de terrains et de services publics au Canada, surtout avec la ville de Windsor pour la route d'accès périphérique; o des travaux géotechniques au Canada et aux États-Unis en ce qui concerne le projet du pont international Gordie-Howe. • Poursuite de l'examen des politiques, des programmes et des règlements du gouvernement liés au secteur du transport aérien, maritime et ferroviaire. En juin 2014, nous avons lancé l'examen indépendant de la *Loi sur les transports au Canada*, une année plus tôt que prévu. • Mise en œuvre des initiatives liées au Plan d'action Par-delà la frontière : o Un nouvel accord entre le Canada et les États-Unis en matière de précontrôle	RS1 – Un réseau de transport efficient RS2 – Un réseau de transport respectueux de l'environnement

Risque	Résultats clés de la mise en œuvre des réponses aux risques	Lien vers l'AAP
	visant tous les modes a été signé le 16 mars 2015; o Le deuxième Plan d'investissement dans l'infrastructure frontalière canado-américaine a été publié le 4 février 2015; o Transports Canada a également soutenu les engagements dans le cadre du Conseil de coopération en matière de réglementation (CCR) Canada-États-Unis. • Lancement des travaux qui renforceront les connaissances et la capacité liées aux risques climatiques pour le secteur des transports et l'adaptation, et amélioration de l'intégration des considérations climatiques dans le processus décisionnel. • Poursuite des travaux pour finaliser les lois, les règlements et les programmes qui appuient les transports propres dans le cadre du programme de l'air pur.	
(R4) Menace contre la sûreté	• Surveillance étroite des cybermenaces à l'égard des infrastructures essentielles à la mission de Transports Canada. Nous avons terminé le projet de cybersécurité liée aux terminaux et bâtiments et le cadre stratégique de cybersécurité maritime. • Renforcement de la capacité de nos programmes en matière de sûreté, notamment : o le Programme de surveillance et d'application de la loi en matière de sûreté maritime; o le Programme de surveillance de la sûreté du transport terrestre et du transport intermodal. • Poursuite du renforcement de la sûreté de l'infrastructure en élaborant un nouveau protocole d'entente en collaboration avec les exploitants de ponts internationaux.	R3 – Un réseau de transport sécuritaire et sûr

Le réseau de transport canadien continue de subir des pressions qui représentent des défis et des occasions pour Transports Canada.

Pour ce qui est des forces et des possibilités, Transports Canada a continué de faire preuve de leadership par la promotion d'une vision nationale en favorisant une plus grande harmonisation et intégration entre les modes de transport et en collaborant avec les gouvernements partenaires (p. ex. l'harmonisation des activités de surveillance se poursuit grâce à la Directive sur la surveillance de la sécurité et la sûreté de Transports Canada; l'harmonisation avec la réglementation américaine se poursuit grâce au Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation).

L'initiative de renouvellement du milieu de travail, notamment Destination 2020, a également permis à Transports Canada de promouvoir l'innovation et de faciliter la communication avec ses employés, ses partenaires et le public par le biais des médias sociaux, le Web et les technologies mobiles, ce qui a permis d'améliorer la collaboration.

La gestion proactive et continue des risques liés à la sécurité et à la sûreté demeure importante pour l'économie canadienne, en permettant de réduire les menaces et de renforcer la confiance du public. Transports Canada a mis en œuvre des mesures renforcées pour diminuer les incidents pouvant nuire au réseau de transport ainsi qu'à la croissance et à la compétitivité du Canada.

Dépenses réelles

Le tableau suivant offre un résumé des ressources financières budgétaires totales de Transports Canada pour l'exercice 2014–2015. Pour obtenir plus de détails sur les ressources financières, y compris les ajustements, veuillez consulter le site Web de Transports Canada.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2014–2015	Dépenses prévues 2014–2015[3]	Autorisations totales pouvant être utilisées 2014–2015	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014–2015	Écart (prévues moins réelles)
1 655 682 494	1 667 473 998	1 917 924 654	1 605 081 311	62 392 687

L'écart entre les dépenses prévues et les dépenses réelles est attribuable à un certain nombre de facteurs, y compris les suivants :

- une hausse des fonds reçus (supérieurs aux niveaux du RPP de 2014–2015) en ce qui concerne le paiement prévu par la loi versé à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (23,6 millions de dollars) et des fonds supplémentaires pour le pont international Gordie-Howe (12,9 millions de dollars);
- de nouvelles initiatives, comme le remplacement du *NM Princess of Acadia* (75,9 millions de dollars);
- le renouvellement du Programme de contribution pour les services de traversier (27,6 millions de dollars) et le Programme de transfert des installations portuaires (9,2 millions de dollars).

La hausse des plans a été compensée par une baisse plus prononcée des dépenses prévues dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, surtout à la suite des évènements suivants :

- retards de livraison des projets d'infrastructure;
- retards accusés lors de l'acquisition de propriétés, changements au calendrier en raison du déplacement complexe des services publics et retards occasionnés par les activités de diligence raisonnable au Michigan qui sont liées au pont international Gordie-Howe.

[3] Les dépenses prévues pour 2014–2015 dépassent le niveau de financement du Budget principal des dépenses, étant donné qu'elles comprennent les dépenses prévues liées aux prestations de maternité et de départ, lesquelles sont financées par le Secrétariat du Conseil du Trésor à la fin de l'exercice.

Le tableau suivant offre un résumé des ressources humaines totales (équivalents temps plein [ETP]) pour Transports Canada pour l'exercice 2014–2015.

Ressources humaines

Prévues 2014–2015	Réelles 2014–2015	Écart (prévues moins réelles) 2014–2015
5 222	4 976	246

Les renseignements sur les ETP prévus dans le *Rapport ministériel sur le rendement* de Transports Canada (5 222 ETP en 2014–2015) reposent en grande partie sur les renseignements historiques et les décisions gouvernementales qui font augmenter (p. ex. les nouveaux programmes) ou diminuer (p. ex. changement du mandat ou des priorités) le nombre d'employés de Transports Canada.

Sommaire du rendement budgétaire pour les résultats stratégiques et les programmes (en dollars)

Les tableaux suivants présentent les éléments suivants :

- les dépenses prévues pour 2014–2015 et les deux prochains exercices, par programme, pour appuyer chaque résultat stratégique;
- les dépenses ministérielles réelles totales pour l'ensemble des programmes pour 2014–2015 et pour les deux exercices précédents; et
- l'alignement des programmes des résultats stratégiques 1, 2 et 3 en ce qui concerne leur contribution aux résultats du gouvernement du Canada.

Les dépenses prévues comprennent les budgets de fonctionnement et d'immobilisation, le budget lié aux subventions et aux contributions, les crédits législatifs conformément au Budget principal des dépenses ainsi que 11,8 millions de dollars en dépenses prévues pour les éléments liés à la rémunération (congés de maternité, indemnités de départ). Pour obtenir des explications sur les dépenses prévues, veuillez consulter le *Rapport sur les plans et les priorités* (RPP)[xii] de 2014–2015 de Transports Canada.

Les autorisations totales (pouvant être utilisées) représentent les budgets de fin d'exercice selon les Comptes publics. Ces autorisations comprennent les crédits pour dépenses de fonctionnement, les crédits pour dépenses de capital, les crédits pour subventions et contributions, les crédits législatifs ainsi que les affectations bloquées.

Les dépenses réelles (autorisations utilisées) représentent les dépenses au cours de l'exercice complet selon les Comptes publics, ce qui comprend les dépenses liées aux crédits pour dépenses de fonctionnement, aux crédits pour dépenses de capital, aux crédits pour subventions et contributions et aux crédits législatifs.

Tel qu'il est indiqué dans le tableau de la Section II, certains programmes semblent avoir dépassé les ressources disponibles totales qui leur sont attribuées. Un des facteurs ayant contribué à ces écarts est le fait que les chiffres liés aux dépenses prévues ne reflètent pas les réalignements internes qui sont jugés nécessaires pour financer la résolution des nouveaux enjeux, les priorités ministérielles et les modifications apportées à la prestation de programmes.

Résultats stratégiques, programmes et Services internes	Résultats du gouvernement du Canada	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013–2014	Dépenses prévues 2014–2015	Budget principal des dépenses 2014–2015	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2014–2015	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
Résultats stratégiques 1 : Un réseau de transport efficace[4]									
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	Un marché équitable et sécurisé	9 041 585	11 917 295	24 854 622	24 854 622	27 650 224	28 290 806	24 473 890	21 393 723
1.2 Portes d'entrée et corridors	Une croissance économique forte	395 779 632	336 988 453	702 272 494	702 272 494	711 748 677	448 362 484	576 569 290	110 140 965
1.3 Infrastructures de transport	Une économie axée sur l'innovation et le savoir	309 656 203	363 848 205	333 815 823	333 815 823	497 706 340	455 366 393	399 495 001	350 031 572
1.4 Analyse et innovation dans le secteur des transports	Une économie axée sur l'innovation et le savoir	9 471 905	12 885 608	0	0	0	0	0	0

[4] Le programme 1.4 Innovation dans le secteur des transports a été transféré sous le programme 1.1 Cadres qui appuient le marché des transports, afin de créer un nouveau sous-programme 1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports.

Résultats stratégiques, programmes et Services internes	Résultats du gouvernement du Canada	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013–2014	Dépenses prévues 2014–2015	Budget principal des dépenses 2014–2015	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2014–2015	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
Total partiel du résultat stratégique 1[5]		723 949 325	725 639 561	1 060 942 939	1 060 942 939	1 237 105 241	932 019 683	1 000 538 181	481 566 260
Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement									
2.1 Air pur – Transport	Un environnement propre et sain	18 760 359	27 755 589	38 992 028	38 992 028	31 358 409	24 011 027	29 417 677	4 506 789
2.2 Eau propre – Transport	Un environnement propre et sain	6 947 514	16 198 195	18 074 900	18 074 900	28 553 438	24 421 705	31 902 400	26 896 996
2.3 Gérance de l'environnement– Transport	Un environnement propre et sain	20 059 193	29 431 954	29 171 557	29 171 557	43 124 602	44 745 522	33 906 726	10 734 397

[5] Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne pas être exact.

Résultats stratégiques, programmes et Services internes	Résultats du gouvernement du Canada	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013–2014	Dépenses prévues 2014–2015	Budget principal des dépenses 2014–2015	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2014–2015	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
Total partiel du résultat stratégique 2[6]		45 767 066	73 385 738	86 238 485	86 238 485	103 036 449	93 178 254	95 226 803	42 138 182
Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr[7]									
3.1 Sécurité aérienne	Un Canada sécuritaire et sécurisé	198 628 602	184 628 770	170 709 221	170 709 221	189 711 582	188 941 065	173 447 956	172 861 136
3.2 Sécurité maritime	Un Canada sécuritaire et sécurisé	56 492 575	59 638 305	56 003 982	56 003 982	69 597 720	69 847 859	57 475 536	53 463 452
3.3 Sécurité ferroviaire	Un Canada sécuritaire et sécurisé	34 213 510	29 250 946	34 265 437	34 265 437	36 881 268	35 333 175	35 707 671	35 525 338
3.4 Sécurité des véhicules automobiles	Un Canada sécuritaire et sécurisé	22 458 347	26 152 233	20 905 007	20 905 007	24 090 043	25 940 392	22 723 248	20 089 942
3.5 Transport des marchandises dangereuses	Un Canada sécuritaire et sécurisé	12 756 370	14 663 095	14 727 734	14 727 734	21 122 353	22 740 646	15 322 623	15 279 721

[6] Idem.

[7] Le sous-programme 3.1.3 Aide aux immobilisations aéroportuaires a été supprimé et les activités ont été fusionnées dans le sous-sous-programme 1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes.

Résultats stratégiques, programmes et Services internes	Résultats du gouvernement du Canada	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013–2014	Dépenses prévues 2014–2015	Budget principal des dépenses 2014–2015	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2014–2015	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
3.6 Sûreté aérienne	Un Canada sécuritaire et sécurisé	33 706 392	29 743 295	31 672 052	31 672 052	35 624 038	32 722 389	29 791 738	29 516 367
3.7 Sûreté maritime	Un Canada sécuritaire et sécurisé	14 005 041	12 331 970	12 788 946	12 788 946	14 765 418	14 429 160	12 872 129	12 782 279
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal	Un Canada sécuritaire et sécurisé	3 967 849	4 280 788	4 739 231	4 739 231	5 099 930	5 096 531	4 703 731	4 573 144
3.9 Sécurité et sûreté multimodale	Un Canada sécuritaire et sécurisé	0	10 722 526	11 153 164	11 153 164	18 322 753	19 315 574	10 890 897	10 785 344
Total partiel du résultat stratégique 3[8]		376 228 686	371 411 928	356 964 774	356 964 774	415 215 105	414 366 791	362 935 529	354 876 723
4.1 Services internes		186 533 092	170 195 608	163 327 800	151 536 296	162 567 859	165 516 583	156 311 765	147 614 053
Total partiel des Services internes[9]		186 533 092	170 195 608	163 327 800	151 536 296	162 567 859	165 516 583	156 311 765	147 614 053

[8] Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne pas être exact.
[9] Idem.

Résultats stratégiques, programmes et Services internes	Résultats du gouvernement du Canada	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013–2014	Dépenses prévues 2014–2015	Budget principal des dépenses 2014–2015	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2014–2015	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
Total[10]		1 332 478 169	1 340 632 835	1 667 473 998	1 655 682 494	1 917 924 654	1 605 081 311	1 615 012 278	1 026 195 218

[10] Idem.

Harmonisation des dépenses avec le secteur de dépenses du cadre pangouvernemental

Dépenses réelles de 2014–2015 par secteur de dépenses du cadre pangouvernemental (dollars)

Total des dépenses réelles par secteur de dépenses (dollars)[11]

Secteur de dépenses	Résultat du gouvernement du Canada	Total des dépenses prévues	Total des dépenses réelles
Affaires économiques	Un marché équitable et sécurisé	24 854 622	28 290 806
	Une croissance économique forte	702 272 494	448 362 484
	Un environnement propre et sain	86 238 485	93 178 254
	Une économie axée sur l'innovation et le savoir	333 815 823	455 366 393
Affaires sociales	Un Canada sécuritaire et sécurisé	356 964 774	414 366 791
Affaires internationales	Sans objet	0	0
Affaires gouvernementales	Sans objet	0	0

Tendances relatives aux dépenses du Ministère

Le profil des dépenses de Transports Canada de 2012–2013 à 2017–2018 est présenté dans le talbeau 3. Le profil indique des dépenses de :

- 1 332 millions de dollars en 2012–2013;
- 1 341 millions de dollars en 2013–2014;
- 1 605 millions de dollars en 2014–2015.

L'augmentation est surtout attribuable aux dépenses dans deux des grandes initiatives du Ministère, soit l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et le Fonds pour

[11]Ne comprend pas les Services internes.

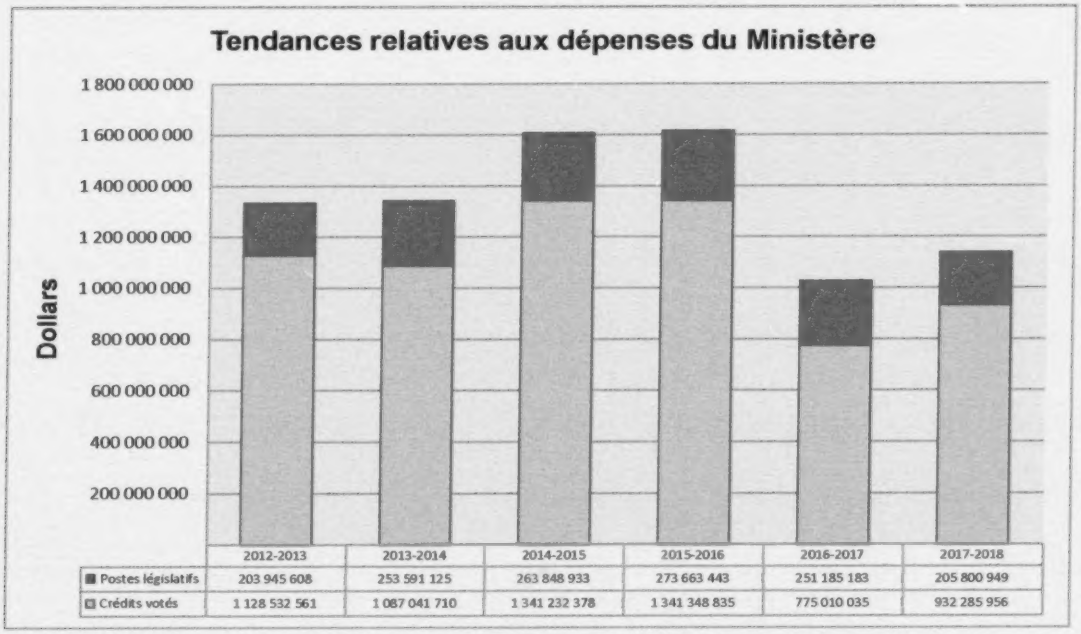
les portes d'entrée et les passages frontaliers. L'augmentation des dépenses dans le cadre de ces initiatives par rapport aux exercices précédents a été compensée en partie par la réduction des dépenses relatives à la mise en œuvre des mesures de réduction des coûts du budget de 2012.

Les dépenses prévues de Transports Canada :

- augmentent à 1 615 millions de dollars en 2015–2016;
- diminuent à 1 026 millions de dollars en 2016–2017;
- augmentent encore à 1 138 millions de dollars en 2017–2018.

À mesure que l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, les initiatives de transport propre de prochaine génération et le Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux arrivent à échéance, les dépenses commencent à diminuer. Toutefois, on observe une légère hausse des dépenses en 2017-2018 en raison des dépenses prévues concernant le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers.

Tableau 3 : Tendances relatives aux dépenses du Ministère



Dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements au sujet des crédits votés et des dépenses législatives de Transports Canada, veuillez consulter les *Comptes publics du Canada 2015* sur le site Web de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada[xiii].

Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique

Transports Canada[xiv] vise trois résultats stratégiques, issus de sa raison d'être et de sa vision, qui correspondent aux avantages à long terme et durables au profit de la population canadienne. À mesure que nous nous efforçons à atteindre ces résultats, des rapports de progrès peuvent être réalisés à l'égard des résultats attendus,[12] des indicateurs de rendement[13] et des objectifs[14], tel que le prévoit l'Architecture d'alignement des programmes (AAP). Les différents niveaux de l'AAP se distinguent par le champ d'action et la portée des programmes à ces niveaux. Le niveau des programmes ont un champ d'action et un domaine d'intervention sociale plus vastes, tandis que le niveau des sous-programmes est plus ciblé puisqu'il vise un groupe et un domaine d'intervention plus restreints.

Cette section :

- décrit la manière dont le Ministère a atteint les résultats attendus précisés dans le RPP de 2014–2015;
- présente les ressources financières et non financières qui ont été consacrées à chaque programme et sous-programme; et
- présente les initiatives de Transports Canada qui font partie de la Stratégie fédérale de développement durable.

Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient

Un réseau de transport efficient appuie le commerce, la prospérité économique et une qualité de vie améliorée grâce à des coûts réduits, à un haut niveau de productivité, à une meilleure utilisation de tous les modes et à l'innovation dans le secteur du transport. Transports Canada favorise un réseau de transport efficient au Canada par ce qui suit : la modernisation des cadres de marché afin que le secteur des transports puisse s'adapter, innover et demeurer concurrentiel; l'élaboration et la mise en place de projets de portes et de corridors; l'assurance du renouvellement de l'infrastructure fédérale des transports; le soutien à l'innovation dans le secteur des transports; l'établissement de partenariats avec les provinces, les territoires, les administrations municipales ainsi qu'avec les entités des secteurs public et privé dans le cadre de divers projets de transports.

Les programmes et les sous-programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

---

[12] Par résultat attendu, on entend un résultat à l'atteinte duquel Transports Canada contribue grâce à diverses activités dans son Architecture d'alignement de programmes.

[13] Par indicateur de rendement, on entend une statistique ou un paramètre qui, lorsqu'il est suivi dans le temps, fournit des renseignements sur les tendances de l'état d'une activité.

[14] Par objectif, on entend une cible de rendement particulière liée à un indicateur de rendement par rapport auquel on compare le rendement réel.

Programme 1.1: Cadres qui appuient le marché des transports

Description : Le programme Cadres qui appuient le marché des transports permet d'encourager l'efficacité des transports en favorisant un secteur des transports concurrentiel et viable. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : établir des régimes qui régissent le comportement économique des transporteurs dans tous les modes de transport; définir des règles de gouvernance pour tous les fournisseurs d'infrastructures de transport qui relèvent d'une autorité fédérale; surveiller et analyser le réseau de transport, effectuer des recherches, et produire des rapports relativement au réseau de transport; promouvoir l'innovation dans les transports; permettre aux Canadiens d'avoir accès aux transports; représenter les intérêts du Canada dans le cadre des négociations commerciales, sur les tribunes internationales concernant les transports et auprès d'autres organismes internationaux; favoriser l'accès aux marchés dans le contexte du commerce international; et s'acquitter de certaines responsabilités fédérales à l'égard de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*[xv].

Sous-programme 1.1.1 : Cadre qui appuie le marché du transport aérien

Description : Le programme du Cadre qui appuie le marché du transport aérien favorise l'efficacité des transports au moyen d'une industrie aérienne concurrentielle et viable, qui comprend les compagnies aériennes, les aéroports et NAV CANADA. Il permet d'offrir aux transporteurs aériens canadiens des occasions de se développer et de livrer concurrence dans un environnement mondial plus libéralisé et d'établir des régimes de gouvernance des fournisseurs d'infrastructures aériennes nationales. Les fonctions qui s'y rattachent sont d'établir des lois et règlements (p. ex. la *Loi sur les transports au Canada* et la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*) régissant le comportement économique des transporteurs aériens et des fournisseurs d'infrastructures aériennes; de favoriser la concurrence et le développement de services aériens internationaux nouveaux et élargis au profit des voyageurs, des expéditeurs et des secteurs touristiques et d'affaires en gérant les relations bilatérales et multilatérales en ce qui a trait aux services aériens; de collaborer avec d'autres ministères du gouvernement et les intervenants de l'industrie afin de promouvoir les politiques et les projets de facilitation du transport aérien à l'appui des objectifs plus vastes du gouvernement du Canada en matière d'industrie, de commerce, de voyages et de tourisme, tels que les projets de portes et de corridors et la politique sur le transport aérien international Ciel bleu; et de représenter les intérêts du secteur aéronautique du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Sous-programme 1.1.2 : Cadre qui appuie le marché du transport maritime

Description : Le programme du Cadre qui appuie le marché du transport maritime favorise l'efficacité des transports en veillant à l'établissement d'une politique économique et de cadres législatifs appropriés afin de favoriser une industrie maritime canadienne concurrentielle et viable. Le programme a pour but d'élaborer des politiques, des lois, des règlements comme la *Loi maritime du Canada* et son règlement ainsi que la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*; de surveiller l'industrie maritime et

canadienne et le réseau des ports; d'établir les règles de gouvernance à l'intention des administrations portuaires canadiennes; de négocier et d'adopter des conventions et des ententes internationales; d'établir des régimes économiques régissant l'entrée sur le marché tant au marché du secteur du transport maritime canadien qu'au commerce maritime international canadien; de représenter les intérêts du secteur maritime canadien dans des tribunes internationales comme l'Organisation maritime internationale; d'établir le régime de responsabilité en matière de transport maritime.

Sous-programme 1.1.3 : Cadre qui appuie le marché du transport terrestre

Description : Le programme du Cadre qui appuie le marché du transport terrestre favorise l'efficacité des transports au moyen d'industries saines et concurrentielles dans les domaines du transport ferroviaire et du transport routier au Canada, et grâce au respect de certaines responsabilités fédérales à l'égard de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* (LPTI) et d'autres lois s'appliquant aux ponts internationaux. Le programme permet d'élaborer, de surveiller et de mettre en œuvre des cadres stratégiques, des lois, des règlements et des ententes internationales, comme la *Loi sur les transports au Canada* (Partie 3 : Transport ferroviaire); d'établir des régimes économiques régissant l'accès à l'industrie ferroviaire; de surveiller les services de transport ferroviaire de marchandises et les relations entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs ainsi que les exploitations de services ferroviaires voyageurs; d'administrer les ententes d'exploitation des wagons-trémies céréaliers conclues avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP) ainsi que dans le cadre du Programme de surveillance du grain; d'examiner les fusions et acquisitions concernant des modes de transport terrestre; d'examiner les conditions d'entrée sur le marché commercial du secteur du transport par camion et par autobus; de collaborer avec les provinces, les territoires et les partenaires d'Amérique du Nord afin d'uniformiser les règles relatives au transport terrestre, comme les normes de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) sur le camionnage; de fournir des analyses et des conseils concernant le mouvement des marchandises dans le mode de transport terrestre et des questions connexes (p. ex. congestion, tarification routière, transport ferroviaire urbain et prolifération urbaine); d'effectuer des analyses continues du réseau national de transport des marchandises en consultation avec les intervenants clés; et de régler les questions pertinentes se rattachant aux ponts et aux tunnels internationaux, comme la mise en œuvre des règlements découlant de la LPTI.

Sous-programme 1.1.4 : Commerce et cadres internationaux

Description : Le programme du Commerce et des cadres internationaux fait en sorte que les objectifs en matière de politiques et les intérêts des intervenants concernant l'efficacité du réseau de transport sont mis en valeur sur la scène internationale et pris en considération dans le cadre de la formulation de la politique étrangère et des initiatives de négociations commerciales du gouvernement du Canada. Il favorise une approche cohérente à l'échelle du gouvernement en ce qui a trait à la gestion des priorités internationales (comme la stratégie commerciale mondiale et la Stratégie pour les

Amériques) et il contribue à un programme plus vaste de croissance commerciale et économique ainsi que de création d'emplois afin d'apporter un avantage maximal pour les Canadiens.

Le réseau de transport du Canada joue un rôle essentiel dans les efforts visant l'atteinte des objectifs du gouvernement en matière de commerce international. Cette fonction est nécessaire pour faire face à la croissance rapide du programme de négociations commerciales du gouvernement ainsi que pour saisir les occasions qui s'offrent aux entreprises canadiennes et aux intervenants du secteur des transports dans les régions en voie de développement comme l'Asie et les Amériques. Les activités sont conçues de façon à favoriser l'établissement de relations et de partenariats, au Canada et à l'étranger, qui seront avantageux à l'égard des objectifs à moyen et à long terme du Canada en matière de développement économique, et qui feront valoir les intérêts des intervenants de l'industrie des transports. À la suite de ces activités, les intervenants du secteur des transports auront davantage de possibilités d'échange et de commerce.

Remarque : Les questions relatives aux accords aériens bilatéraux et à la mission du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale sont traitées dans le Cadre qui appuie le marché du transport aérien.

Sous-programme 1.1.5: Analyse et innovation dans le secteur des transports

Description : Le programme d'Analyse et d'innovation dans le secteur des transports effectue des recherches et des analyses pour favoriser la compréhension des principaux déterminants du changement dans les transports, et oriente les décisions stratégiques en vue d'accroître l'efficacité et de promouvoir l'innovation et les avancées technologiques dans le secteur des transports. À cette fin, le programme gère les efforts de collecte de données en matière de transports; surveille les tendances du réseau de transport et en fait rapport; et effectue des recherches socioéconomiques ainsi que des recherches exploratoires et appliquées afin de cerner et de favoriser l'adoption de technologies prometteuses.

Analyse du rendement

Transports Canada a continué d'analyser et de concevoir des politiques pour le secteur du transport aérien et maritime concernant l'efficacité du réseau, la compétitivité, les investissements étrangers et les enjeux propres au Nord. Nous avons également créé le Comité permanent consultatif ministériel pour l'industrie aérienne, une table semestrielle dirigée par la ministre afin de discuter des enjeux clés auxquels le secteur du transport aérien fait face, en collaboration avec les chefs d'entreprise de l'industrie aérienne.

Après avoir examiné les politiques maritimes, nous avons relevé et traité plusieurs questions, y compris les modifications apportées à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et à la *Loi maritime du Canada.*

En ce qui concerne le Nord, Transports Canada continue de collaborer avec la Garde côtière canadienne et le Service hydrographique du Canada pour concevoir l'Initiative des corridors de transport maritime du Nord. Cette initiative – qui vise à réduire la probabilité des incidents maritimes en offrant un niveau prévisible de service aux gens de mer qui traversent l'Arctique – appuiera l'industrie commerciale maritime et le développement économique des collectivités du Nord.

La ministre a lancé la Table de la chaîne d'approvisionnement en juin 2014 afin de permettre aux intervenants de s'exprimer sur les questions liées aux chaînes d'approvisionnement des marchandises transportées par voie ferroviaire et de donner des conseils sur la conception de mesures de rendement. Des réunions ont eu lieu à Ottawa et à Vancouver en 2014.

À la suite de l'engagement contenu dans le discours du Trône de 2013, nous avons élaboré un régime renforcé en matière de responsabilité et d'indemnisation pour le transport ferroviaire. Le projet de loi C-52 a été présenté au Parlement le 20 février 2015.

Transports Canada a présenté les intérêts du Canada et il a fait la promotion de l'expertise canadienne dans des tribunes multilatérales et internationales liées aux transports. Le Ministère a également représenté le Canada lors de négociations commerciales sur les transports. Plus précisément, nous avons accompli ce qui suit :

- présenté les intérêts canadiens par le biais d'un engagement bilatéral au niveau des ministres avec les représentants principaux des pays prioritaires, y compris les États-Unis, l'Inde, la Chine, le Japon, la Corée du Sud, l'Union européenne (en particulier l'Allemagne et la Finlande), la Turquie, la Suisse, l'Ukraine et Israël. L'expertise canadienne liée aux portes d'entrée, aux corridors commerciaux et à la collaboration frontalière a été soulignée lors des réunions de la Coopération économique de la zone Asie-Pacifique et au Forum international des transports;
- participé à des négociations de libre-échange clés, notamment l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne et l'Accord de libre-échange Canada-Corée;
- traité les questions bilatérales en matière de transport avec les pays prioritaires, y compris les obstacles législatifs et réglementaires qui nuisent aux échanges commerciaux dans les services de transport.

Nous avons également accompli ce qui suit :

- contribué à l'expertise en matière de transport qui a permis la signature d'un nouvel accord global sur le précontrôle avec les États-Unis. Lorsque ce nouvel accord entrera en vigueur, il remplacera l'accord actuel de précontrôle visant le transport aérien et il permettra ce qui suit :
    - le précontrôle aux installations de transport aérien, terrestre, maritime et ferroviaire au Canada et aux États-Unis;
    - l'exploration de solutions novatrices pour améliorer le mouvement des exportations à la frontière canado-américaine;

- fait la promotion et la stimulation de l'innovation, de la recherche et des technologies dans le secteur des transports et établi des partenariats solides avec les intervenants, les gouvernements et les établissements universitaires du secteur afin d'effectuer la recherche et le développement. Par exemple, Transports Canada a continué d'accomplir ce qui suit :
  - mener les travaux stratégiques sur les systèmes de transport intelligents (STI) et les technologies liées au transport par le biais du groupe de travail canado-indien sur les STI;
  - collaborer avec les intervenants sur diverses études liées aux STI et participer activement à divers évènements nationaux et internationaux liés aux transports et aux technologies;
  - présenter des projets conjoints de recherche et communiquer des pratiques exemplaires dans le cadre de la coopération entre le Canada et la Chine en matière d'innovation.

Transports Canada a poursuivi la mise en œuvre des initiatives en matière de transport propre liées aux activités portuaires du camionnage et il a réalisé ce qui suit :

- signature d'un accord de contribution pluriannuel avec le port de Vancouver Metro, ce qui mettait fin au Programme de mise en œuvre complète de l'efficacité des camions porte-conteneurs;
- suivi des progrès de l'initiative pluriannuelle pour réduire les émissions au port de Montréal;
- poursuite de la mobilisation et de la communication des renseignements avec les ports de conteneurs, les exploitants de terminaux, les exploitants de parcs de camions, et d'autres participants de la chaîne d'approvisionnement en ce qui concerne les initiatives liées au système de réservation de camions.

Transports Canada a également procédé à ce qui suit :

- amélioré la collecte de données liées au transport maritime, terrestre et aérien;
- augmenté la surveillance du secteur des transports;
- réalisé des analyses des tendances et des rapports sur le rendement;
- réalisé des analyses des risques et élaboré des perspectives sur les divers secteurs, notamment la conception du rapport annuel de 2014 sur l'état des transports au Canada.

En particulier, nous avons accompli ce qui suit :

- recueilli des données courantes et nouvelles (par mode) pour appuyer les priorités ministérielles (p. ex. le transport du grain par voie ferroviaire, la Table de la chaîne d'approvisionnement des marchandises, l'analyse des chaînes d'approvisionnement, l'infrastructure, la surveillance, l'analyse économique);
- traité une demande élevée de données concernant la perspective liée aux transports (2015–2025), que nous élaborons au niveau national, par corridor, pour cinq marchandises clés et les conteneurs;

- réalisé une nouvelle analyse du rendement et de la capacité afin d'appuyer la Table de la chaîne d'approvisionnement des marchandises et le plan Chantiers Canada;
- élaboré une validation de principe d'un produit trimestriel de surveillance des transports.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports				
24 854 622	24 854 622	27 650 224	28 290 806	(3 436 184)

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien		
3 623 320	4 061 861	(438 541)
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime		
2 690 751	3 530 103	(839 352)
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre		
2 898 764	2 711 537	187 227
1.1.4 Commerce et cadres internationaux		
3 001 248	2 944 728	56 520
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports		
12 640 539	15 042 577	(2 402 038)

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP[15]]) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports		
168	157	11
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien		
32	30	2
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime		
19	26	(7)
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre		
18	20	(2)
1.1.4 Commerce et cadres internationaux		

[15] Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne pas être exact.

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
26	21	5
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports		
73	60	13

Veuillez consulter la Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation pour obtenir des explications sur les écarts financiers budgétaires et les écarts en matière de ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports			
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité du transport ferroviaire de marchandises pour compte d'autrui (tonnes-kilomètres par locomotive (le niveau d'intensité du transport représente l'utilisation du système)	107 446 845	122 181 729
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité du transport routier de marchandises pour compte d'autrui (tonnes-kilomètres par véhicule lourd (le niveau d'intensité du transport représente l'utilisation du système)	1 522 470	1 698 561
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité du transport maritime de marchandises pour compte d'autrui (tonnes-kilomètres par port d'escale (le niveau d'intensité du transport représente l'utilisation du système)	2 895	2 875
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité du transport aérien de voyageurs (passagers-kilomètres par siège-kilomètre) (le niveau d'intensité du transport représente l'utilisation du système)	0,79	0,82
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité du transport ferroviaire de voyageurs (passagers par siège disponible) (le niveau d'intensité du transport représente l'utilisation du système)	0,57	0,61

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien			
Un secteur du transport aérien concurrentiel	Passagers-kilomètres payants (PKP) générés par l'aviation	233,9 milliards	243,4 milliards
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime			
Un secteur du transport maritime concurrentiel	Tonnage manutentionné par les transporteurs canadiens (à l'échelle nationale)	64,4 millions de tonnes	62,3 millions de tonnes
Un secteur du transport maritime concurrentiel	Tonnage manutentionné par les transporteurs canadiens (transfrontalier)	38 millions de tonnes	39,3 millions de tonnes
Un secteur du transport maritime concurrentiel	Trafic maritime international manutentionné par les ports canadiens en pourcentage du trafic maritime international total manutentionné par les ports nord-américains (en tonnes métriques)	18,0 %	19,3 %
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre			
Un secteur du transport terrestre efficace	Volume du trafic ferroviaire (en tonnes-kilomètres)	Ferroviaire : 334,4 milliards	371,8 milliards
Un secteur du transport terrestre efficace	Volume de trafic des transporteurs routiers (en tonnes-kilomètres)	Transporteurs routiers : 138 milliards	143,9 milliards
1.1.4 Commerce et cadres internationaux			
Les accords commerciaux internationaux créent des possibilités pour l'industrie des transports	Types de possibilités commerciales prévues en vertu des ententes pour les intervenants du secteur canadien des transports	Amélioration des possibilités commerciales pour les intervenants du secteur des transports	• Participation à neuf négociations en matière d'investissement afin de faire avancer les intérêts et les priorités des intervenants canadiens, y compris l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne (AECG) • Mise au point de l'AECG : o Un chapitre sur les services internatio-

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
			naux de transport maritime, ce qui offre un secteur ouvert de services maritimes internationaux entre les deux parties; o une annexe sur les normes automobiles qui permet d'accroître la coopération en matière de sécurité des véhicules.
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports			
Recherche et analyse pour informer les Canadiens de la situation des transports au Canada et favoriser l'innovation et les avancées technologiques dans le secteur des transports	Nombre total de requêtes et de visionnements électroniques concernant les statistiques et les analyses du rapport annuel intitulé *Les transports au Canada*	15 000	11,000 visites ou demandes
Recherche et analyse pour informer les Canadiens de la situation des transports au Canada et favoriser l'innovation et les avancées technologiques dans le secteur des transports	Ratio des investissements en recherche, en développement et en technologie obtenus des sources externes	Ratio des investissements de 1:1	1:1.6[16]

[16] L'objectif consiste à atteindre au moins un ratio de 1:1; cependant, le ratio est parfois supérieur en raison d'un intérêt plus prononcé que prévu dans la recherche effectuée par les intervenants.

Programme 1.2 : **Portes d'entrée et corridors**

Description : Le Canada est une nation commerçante; l'efficacité et la fiabilité du réseau de transport, pour ce qui est du soutien à ces activités commerciales, influent directement sur la prospérité et le bien-être de la nation. Pour cette raison, il est impératif que le gouvernement fédéral joue un rôle dans le développement d'un réseau de transport intégré reliant les importateurs et les exportateurs aux marchés et aux fournisseurs dans les chaînes d'approvisionnement mondiales de plus en plus complexes. Inspiré par le Cadre de politique national pour les portes et les corridors commerciaux stratégiques, le programme des Portes d'entrée et corridors appuie le commerce international du Canada, en créant un réseau de transport lié au commerce plus efficace, fiable et homogène au Canada. Les fonctions qui s'y rattachent sont d'élaborer des initiatives pour améliorer et intégrer des réseaux de transport dans les principales régions; de favoriser les partenariats entre tous les niveaux de gouvernement et le secteur privé; d'appuyer et de surveiller les projets qui contribuent à la capacité accrue et à l'efficience de l'infrastructure des portes d'entrée et des corridors; d'élaborer et de mettre en place des mesures qui éliminent les obstacles au développement efficace des portes d'entrée et des corridors; et de commercialiser l'utilisation des portes d'entrée et des corridors au Canada et à l'échelle internationale.

Sous-programme 1.2.1 : Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique

Description : La croissance économique rapide de la Chine et d'autres pays de la région Asie-Pacifique transforment les échanges commerciaux internationaux. La Chine est désormais le deuxième partenaire commercial en importance du Canada, et la circulation commerciale Canada-Asie devrait continuer de s'accroître. Le programme de l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique vise à établir le Canada comme le meilleur lien commercial entre l'Asie et l'Amérique du Nord. Ce programme coordonne et gère un ensemble intégré d'investissements (au moyen d'exécutions directes et de contributions) et de mesures stratégiques visant les objectifs suivants : relancer les échanges commerciaux du Canada avec la région de l'Asie-Pacifique; augmenter la quantité des importations par conteneur à destination de l'Amérique du Nord en provenance d'Asie; et accroître la fiabilité de la porte d'entrée et du corridor.

Sous-programme 1.2.2 : Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers

Description : Le programme du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers a pour but d'améliorer le mouvement des marchandises entre le Canada et le reste du monde en examinant les mesures stratégiques et en améliorant l'infrastructure aux emplacements clés, comme les grands passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis, notamment le passage frontalier Windsor-Detroit, et des infrastructures essentielles telles que le nouveau pont sur le fleuve Saint-Laurent, à Montréal. Le programme comporte principalement deux initiatives, soit la Porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec, et la Porte de l'Atlantique et le corridor de commerce.

Analyse du rendement

Le gouvernement fédéral continue d'investir dans les portes d'entrée du Canada[xvi]. Les portes d'entrée et les corridors de transport de calibre mondial, au Canada, sont essentiels pour bâtir une économie forte et concurrentielle, rehausser notre compétitivité sur l'échiquier mondial et soutenir la prospérité économique partout au pays. En 2014–2015, Transports Canada a continué de mettre en œuvre et de promouvoir les trois initiatives des portes et corridors stratégiques du Canada, à savoir : l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique[xvii], la Porte continentale et le Corridor de commerce[xviii] et la Porte canadienne de l'Atlantique[xix], au moyen de la sensibilisation à l'échelle nationale et internationale, de la mobilisation des intervenants ainsi que des documents de promotion et de commercialisation. Des progrès ont été réalisés, notamment les suivants :

- Avancement des initiatives liées aux portes d'entrée en partenariat avec d'autres ministères et organismes fédéraux ainsi que des intervenants des provinces, des territoires, des municipalités et du secteur privé;
- Conclusion et signature d'un nouvel accord de précontrôle entre le Canada et les États-Unis;
- Transfert de la responsabilité en matière de surveillance en ce qui concerne le nouveau pont pour le fleuve Saint-Laurent à Infrastructure Canada à la suite d'un décret signé en février 2014;
- Avancement du projet du pont international Gordie-Howe. Le transfert du projet à l'Autorité du pont Windsor-Detroit et l'acquisition de propriétés sont en cours : une propriété commerciale au Canada a déjà été achetée et les négociations se poursuivent pour d'autres.

Transports Canada a mis en œuvre les initiatives économiques du Plan d'action Par-delà la frontière afin d'améliorer la planification de l'infrastructure frontalière et la coordination avec les États-Unis ainsi que les échanges commerciaux légitimes et les voyages entre les deux pays, comme l'indique le Plan d'action Par-delà la frontière[xx]. En outre, nous avons continué à travailler en vue d'installer des solutions de mesure du temps d'attente à la frontière dans les 20 principaux postes frontaliers terrestres prioritaires. Jusqu'à présent, la technologie permettant de mesurer le temps d'attente a été installée de façon bidirectionnelle aux sept passages frontaliers suivants :

- entre la Colombie-Britannique et Washington (quatre postes frontaliers);
- entre l'Ontario et New York (deux postes frontaliers);
- entre l'Ontario et le Michigan (un poste frontalier).

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
1.2 Portes d'entrée et corridors				
702 272 494	702 272 494	711 748 677	448 362 484	253 910 010

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
1.2.1 Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique		
137 968 906	97 141 276	40 827 630
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers		
564 303 588	351 221 208	213 082 380

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.2 Portes d'entrée et corridors		
32	47	(15)
1.2.1 Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique		
17	14	3
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers		
15	33	(18)

Veuillez consulter la Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation pour obtenir des explications sur les écarts financiers budgétaires et les écarts en matière de ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.2 Portes d'entrée et corridors			
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux sont efficients	Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour les frets conteneurisés internationaux passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux du Canada	7 jours en moyenne pour les transits et écart-type de 0,4 jour	9 jours en moyenne et écart-type de 1,1 jour[17]

[17] Les problèmes opérationnels de la côte Ouest ont été prépondérants dans le rendement du système global. Les conditions climatiques médiocres au cours de l'hiver ont considérablement nui au rendement au premier trimestre de 2014. Les goulets d'étranglement opérationnels causés par les conflits de travail dans d'autres ports expliquent le faible rendement au cours de l'automne.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.2.1 Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique			
La Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Fluidité pour les ports de la Colombie-Britannique : temps total moyen de transit (nombre de jours) pour les frets conteneurisés internationaux passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux des ports de la Colombie-Britannique à Toronto	8,5 jours en moyenne et écart-type de 0,5 jour	10,9 jours en moyenne et écart-type de 1,6 jour
La Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Proportion du commerce de la côte Ouest de l'Amérique du Nord selon le changement du volume des importations et des exportations d'équivalents d'unité de 20 pieds (EVT) : unité de mesure égale à l'espace occupé par un conteneur de vingt pieds courant. On s'en sert pour énoncer la capacité d'un navire porte-conteneurs ou d'une aire d'entreposage. Un conteneur de 40 pieds équivaut à deux EVT. Source : Association américaine des autorités portuaires	12 %	12,8 %
La Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Valeur des importations qui passent par les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques (en millions de dollars – en devises canadiennes)	Importations : 42 100 $	46 682 $
La Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Valeur des exportations qui passent par les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques (en millions de dollars – en devises canadiennes)	Exportations : 69 200 $	73 865 $
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers			
Les portes d'entrée et les corridors	Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour le fret conteneurisé international	4 jours en moyenne et écart-type de	4,5 jours en moyenne et écart-type de 0,4 jour

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux continentaux et de l'Atlantique	0,3 jour	
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Valeur des importations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial continental de l'Ontario (en millions de dollars – en devises canadiennes)	265 000 $	292 587 $
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Valeur des exportations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial continental de l'Ontario (en millions de dollars – en devises canadiennes)	206 200 $	235 104 $
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Valeur des importations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial continental du Québec (en millions de dollars – en devises canadiennes)	75 800 $	78 968 $
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce	Valeur des exportations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial continental du Québec (en millions de dollars – en devises canadiennes)	65 600 $	69 794 $

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
international			
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Valeur des importations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial de l'Atlantique (en millions de dollars – en devises canadiennes)	25 700 $	25 651 $
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Valeur des exportations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial de l'Atlantique (en millions de dollars – en devises canadiennes)	30 800 $	30 550 $
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Proportion de la porte d'entrée de l'Atlantique (Halifax) et de la porte d'entrée continentale (Montréal) du commerce de la côte Est de l'Amérique du Nord en importations et en exportations en volume d'équivalent d'unité de 20 pieds (EVT) : unité de mesure égale à l'espace occupé par un conteneur de vingt pieds courant. On s'en sert pour énoncer la capacité d'un navire porte-conteneurs ou d'une aire d'entreposage. Un conteneur de 40 pieds équivaut à deux EVT. Source : Association américaine des autorités portuaires	9,5 %	9,7 %

Programme 1.3 : **Infrastructures de transport**

Description : Le programme Infrastructures de transport a pour objet de superviser, de financer et de gérer les infrastructures de transport multimodal dans le cadre du mandat

de Transports Canada en vue d'améliorer l'efficacité et la prestation des services dans l'intérêt des contribuables canadiens. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : assurer la gestion de certains biens liés au transport commercial exploités par des tierces parties pour le compte du gouvernement fédéral (administrations aéroportuaires, administrations portuaires, ponts fédéraux, VIA Rail, Voie Maritime, Marine Atlantique); fournir le financement pour des infrastructures stratégiques de transport au Canada afin d'appuyer les objectifs fédéraux; élaborer une politique d'infrastructure des transports à la suite de consultations avec les intervenants. Le Programme permet également d'accomplir ce qui suit : gérer les ports et les aéroports de Transports Canada, appuyer les services essentiels dans les collectivités éloignées, gérer les engagements existants, assurer la cession des biens, si possible.

Sous-programme 1.3.1 : Infrastructure de transport aérien

Description : Conformément à la Politique nationale des aéroports, le programme d'Infrastructure de transport aérien est responsable des services aéroportuaires sous compétence fédérale pour le bien des voyageurs et des entreprises du Canada. Il permet d'assurer la gérance des administrations aéroportuaires afin de protéger les intérêts du gouvernement en tant que propriétaire et d'assurer le respect des modalités des baux; d'exploiter des aéroports régionaux et locaux et des aéroports éloignés qui appartiennent au gouvernement fédéral, et, s'il y a lieu, d'examiner la cession de ces aéroports à des tierces parties dans certaines collectivités; d'accorder un soutien financier aux aéroports admissibles qui n'appartiennent pas au gouvernement fédéral pour maintenir l'exploitation et la sécurité de l'infrastructure côté piste, et de gérer d'autres infrastructures aéroportuaires visées par des engagements fédéraux de longue date en accordant de l'aide financière à douze collectivités du Labrador, par l'entremise du gouvernement provincial, afin d'entretenir les bandes d'atterrissage construites dans le cadre d'ententes fédérales et provinciales.

Sous-sous-programme 1.3.1.1 : Gérance des administrations aéroportuaires

Description : Le Réseau national d'aéroports (RNA) est un système de transport vital ayant des ramifications importantes avec l'économie canadienne. Afin de protéger les intérêts du gouvernement fédéral en tant que propriétaire et d'assurer la conformité avec les conditions des baux, le programme de Gérance des administrations aéroportuaires permet d'offrir des services de surveillance et de gestion des biens immobiliers aux aéroports dont l'exploitation a été transférée à des administrations aéroportuaires locales. Il permet aussi de gérer certaines responsabilités en ce qui a trait au Système de navigation aérienne (SNA) commercialisé. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : s'assurer que les administrations aéroportuaires respectent les conditions de leurs baux; traiter rapidement les questions concernant la gestion des baux; achever les travaux d'assainissement de l'environnement des terres du SNA; gérer les liens permanents avec NAV CANADA relativement aux questions immobilières; percevoir le revenu locatif des aéroports.

Sous-sous-programme 1.3.1.2 : Exploitation des aéroports

Description : Conformément à la Politique nationale des aéroports et dans l'intérêt des localités concernées, le programme d'Exploitation des aéroports exploite certains aéroports éloignés et régionaux et locaux sous le contrôle de Transports Canada. Il cède aussi ces aéroports à des tierces parties, s'il y a lieu. Guidé par la Politique nationale des aéroports, Transports Canada continuera d'exploiter les aéroports éloignés, comme rôle principal du gouvernement fédéral, puisqu'ils offrent un accès exclusif et fiable à longueur d'année aux collectivités isolées.

Sous-sous-programme 1.3.1.3 : Soutien aux petits aérodromes

Description : Le programme de Soutien aux petits aérodromes offre un soutien aux projets d'immobilisations côté piste dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), et il permet également de gérer les engagements existants en matière d'infrastructures aériennes en vertu desquels des services aéroportuaires sont offerts à certaines collectivités. Conformément à la Politique nationale des aéroports, le PAIA offre un soutien aux aéroports admissibles qui n'appartiennent pas au gouvernement fédéral. Il offre un financement pour les projets d'immobilisations liés à la sécurité sur les pistes, qui peut également s'appliquer à la protection des biens qui ne se trouvent pas les pistes. Ce programme vise les aéroports qui ont un besoin financier démontré pour effectuer les dépenses en capital nécessaires au maintien de la sécurité. Il assure ces engagements de longue date en accordant de l'aide financière : au gouvernement provincial dans le cadre du Programme de restauration des bandes d'atterrissage de la côte du Labrador pour entretenir les bandes d'atterrissage dans douze collectivités du Labrador; et à quatre aéroports du Québec afin de couvrir une partie des déficits d'exploitation grâce au Programme de subvention au fonctionnement et à l'entretien des aéroports.

Sous-programme 1.3.2: Infrastructure de transport maritime

Description : Le programme d'Infrastructure de transport maritime fonctionne à partir d'un cadre de politique axé sur le commerce et il appuie le commerce canadien en rendant les biens maritimes disponibles à des fins commerciales. Le programme est exécuté par différents moyens, comme la gérance des biens exploités par des tierces parties, la prestation directe au secteur public et l'administration des accords de contribution. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : assurer la gérance des administrations portuaires canadiennes et des terres qu'elles gèrent; exploiter et céder les ports publics de Transports Canada; assurer et appuyer la gérance de services de traversiers offerts dans les régions éloignées, à l'échelle régionale et imposés par la Constitution; assurer et appuyer la gérance de la partie canadienne de la Voie maritime.

Sous-sous-programme 1.3.2.1: Gérance des administrations portuaires canadiennes

Description : Le programme de Gérance des administrations portuaires canadiennes assure la surveillance de l'exploitation commerciale des 18 administrations portuaires du Canada (APC) qui gèrent les biens appartenant au gouvernement fédéral ou assujettis aux lois fédérales. Il s'agit de favoriser un régime de type commercial qui appuie les échanges

commerciaux du Canada dans les limites des cadres stratégique et législatif. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : administrer le programme de surveillance de la conformité des APC; examiner et approuver les demandes d'acquisitions et de cessions immobilières de manière à s'assurer qu'elles sont conformes aux lois et aux politiques pertinentes et qu'elles tiennent compte des préoccupations environnementales et des préoccupations des Autochtones; surveiller le processus de nomination qui doit être conforme à la *Loi maritime du Canada*; examiner et approuver les demandes de modifications aux activités des APC, aux limites d'emprunt, à la durée des baux ou à l'établissement de filiales; assurer la conformité aux exigences relatives aux redevances sur les recettes brutes.

Sous-sous-programme 1.3.2.2 : Gérance de la voie maritime et soutien

Description : En vertu de la *Loi maritime du Canada*, il incombe à Transports Canada de protéger les activités et la viabilité à long terme de la voie maritime comme partie intégrante de l'infrastructure de transport nationale du Canada. Le programme de Gérance de la voie maritime et de soutien permet de surveiller la gestion, l'exploitation et l'entretien de la partie canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent par l'entremise de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (la Corporation de la Voie maritime), dans l'intérêt des usagers de la Voie maritime et des entreprises et collectivités qui en dépendent. Les fonctions qui s'y rattachent sont d'administrer, de négocier et de surveiller l'entente de vingt ans que le gouvernement fédéral a conclue avec la Corporation de la Voie maritime; de verser les paiements législatifs; de négocier et de surveiller les plans d'activités quinquennaux qui établissent les objectifs opérationnels et les coûts de renouvellement des biens; de superviser la gestion des biens non liés à la navigation, y compris la cession des biens excédentaires de la Voie maritime.

Sous-sous-programme 1.3.2.3 : Gérance des services de traversiers et soutien

Description : Le programme de Gérance des services de traversiers et de soutien dessert les Canadiens, les collectivités et les entreprises qui dépendent des services de traversiers. Il permet de surveiller le financement et la participation du gouvernement fédéral en ce qui a trait aux services de traversiers dans l'ensemble du pays. Le programme vise le service de la société d'État Marine Atlantique S.C.C. qui relie Terre-Neuve au reste du Canada conformément au mandat constitutionnel; trois services interprovinciaux du secteur privé dans le Canada Atlantique, y compris un service dans la collectivité éloignée des Îles-de-la-Madeleine selon le programme de paiements de transfert dans le cadre du programme de contribution pour les services de traversier; et le versement d'une subvention annuelle pour des services en Colombie-Britannique.

Sous-sous-programme 1.3.2.4 : Exploitation des ports

Description : Le programme d'Exploitation des ports assure l'accès aux installations maritimes sous le contrôle de Transports Canada aux usagers des ports et aux collectivités qu'ils desservent. Il permet la gestion et le maintien des ports qui appartiennent à

Transports Canada, ce qui comprend l'établissement et la collecte des tarifs portuaires publics nationaux dans ces ports.

Sous-programme 1.3.3 : Infrastructure de transport terrestre et intermodale

Description : Le programme d'Infrastructure de transport terrestre et intermodale appuie le commerce et la mobilité au Canada en favorisant l'accès efficient et économique aux réseaux de transport terrestre tout en renforçant la sécurité des transports. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : élaborer, concevoir, négocier et gérer les fonds fédéraux pour les routes, les passages frontaliers, les compagnies de chemin de fer, le transport en commun et les ponts fédéraux; collaborer avec les provinces, les territoires et les autres partenaires en ce qui a trait à l'élaboration de programmes et de politiques d'infrastructure, en mettant plus précisément l'accent sur le Réseau routier national; assurer la gérance de VIA Rail et des ponts fédéraux; et gérer les engagements de longue date en ce qui a trait à la prestation de services de transport ferroviaire à l'échelle régionale.

Sous-sous-programme 1.3.3.1 : Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien

Description : Le programme de Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien rend accessibles les services de transport ferroviaire voyageurs à l'échelle nationale, à l'échelle régionale et dans les régions éloignées dans l'ensemble du Canada. Les fonctions qui s'y rattachent comprennent aussi les suivantes : assurer la gérance de VIA Rail Canada et gérer la subvention annuelle à VIA Rail Canada; administrer les contributions aux entreprises du secteur privé ou aux bandes des Premières nations qui exploitent des services de transport ferroviaire voyageurs à l'échelle régionale et dans les régions éloignées; fournir le financement pour les projets d'immobilisations qui appuient les services de transport ferroviaire.

Sous-sous-programme 1.3.3.2 : Gérance des ponts fédéraux

Description : Relevant de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* et d'autres textes législatifs, le programme de Gérance des ponts fédéraux permet de traiter des questions de capacité des ponts et tunnels qui relèvent de la compétence de Transports Canada en vue de satisfaire de façon sécuritaire aux besoins actuels et futurs en matière de transport ainsi que d'assurer la fonction de gérance des ponts qui appartiennent à Transports Canada. Les responsabilités précises qui s'y rattachent sont les suivantes : la mise en œuvre et la gestion des initiatives et des contributions fédérales qui visent à répondre aux besoins des ponts sous compétence fédérale; la surveillance de la conformité des exploitants de ponts et tunnels avec la réglementation pertinente; l'élaboration et la mise en œuvre des lois et des règlements régissant les exploitants de ponts internationaux; la surveillance de la gérance du Pont de la Confédération conformément à une obligation constitutionnelle; et le versement des paiements législatifs à la Compagnie des chemins de fer nationaux (CN) pour la partie routière du pont Victoria à Montréal.

Sous-sous-programme 1.3.3.3 : Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport

Description : Le programme de Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport profite aux usagers de la route, aux intervenants et aux collectivités, car il permet d'améliorer les routes, les ponts, les systèmes de transport en commun et les systèmes technologiques pour le transport et les passages frontaliers, réduisant ainsi la congestion, les accidents et les coûts d'exploitation des intervenants et des usagers. Les fonctions qui se rattachent à ce programme intermodal comprennent les suivantes : fournir de l'orientation pour la conception de programme; gérer les contributions fédérales visant à améliorer le Réseau routier national, l'infrastructure frontalière Canada-États-Unis, les initiatives liées aux réseaux de transport en commun et d'autres infrastructures de transport; élaborer, superviser et mettre en œuvre des politiques fédérales et coordonner les enjeux liés aux infrastructures; évaluer les projets de transport du plan Chantiers Canada; aider à surveiller le rendement de l'infrastructure de transport, en collaboration avec les intervenants.

Analyse du rendement

Transports Canada a octroyé du financement sous la forme de contribution dans le cadre de programmes d'infrastructure de transport à l'échelle du Canada, notamment la prestation de projets liés aux transports, dans le cadre des fonds d'Infrastructure Canada. Nous avons accompli ce qui suit :

- continué à travailler avec les gouvernements fédéral, provinciaux, territoriaux, municipaux, le secteur privé et d'autres partenaires afin d'offrir des projets et des programmes en matière d'infrastructure de transport;
- fourni des fonds pour plusieurs projets dans le cadre de l'Entente d'aménagement des routes dans l'Outaouais, du Fonds Chantiers Canada, du Fonds sur l'infrastructure frontalière et du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique. La plupart de ces fonds ont été attribués à des projets, puisque bon nombre d'entre eux arrivent à échéance;
- conçu une stratégie rentable à long terme sur les biens portuaires pour les ports dont Transports Canada est le propriétaire et l'exploitant. Nous continuons à reconnaître que le transfert aux collectivités locales est la meilleure solution à long terme en ce qui concerne ces biens afin de mieux répondre aux besoins locaux;
- effectué l'achat et l'importation d'un bâtiment pour remplacer le *NM Princess of Acadia* âgé de 42 ans, un traversier appartenant à Transports Canada qui est utilisé par un exploitant du secteur privé dans le cadre du Programme de contribution pour les services de traversier afin d'assurer le service entre Saint John (Nouveau-Brunswick) et Digby (Nouvelle-Écosse). Grâce aux modifications qui seront été apportées, le nouveau bâtiment offrira des commodités modernes à bord afin d'assurer la conformité aux règlements de sécurité canadiens ainsi que la

compatibilité avec l'infrastructure terrestre actuelle. Les modifications ont été terminées pendant l'été 2015.

VIA Rail[xxi] a terminé un grand projet d'immobilisations de près d'un milliard de dollars qui a permis d'améliorer l'équipement, les infrastructures, le service à la clientèle et les technologies de l'information.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
1.3 Infrastructures de transport				
333 815 823	333 815 823	497 706 340	455 366 393	(121 550 570)

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
1.3.1 Infrastructure de transport aérien		
75 164 946	79 348 379	(4 183 433)
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires		
(5 609 430)	(5 811 637)	202 207
1.3.1.2 Exploitation des aéroports		
32 630 476	46 862 098	(14 231 622)
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes		
48 143 900	38 297 918	9 845 982
1.3.2 Infrastructure de transport maritime		
164 826 665	280 512 958	(115 686 293)
1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes		
7 757 791	6 495 017	1 262 774
1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien		
105 648 314	130 317 598	(24 669 284)
1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien		
45 792 185	128 542 368	(82 750 183)
1.3.2.4 Exploitation des ports		
5 628 375	15 157 975	(9 529 600)
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale		
93 824 212	95 505 056	(1 680 844)
1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien		
12 296 299	14 045 127	(1 748 828)
1.3.3.2 Gérance des ponts fédéraux		
67 126 413	66 304 819	821 594
1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport		
14 401 500	15 155 110	(753 610)

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme, les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.3 Infrastructures de transport		
236	240	(4)
1.3.1 Infrastructure de transport aérien		
144	142	2
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires		
10	11	(1)
1.3.1.2 Exploitation des aéroports		
111	110	1
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes		
23	21	2
1.3.2 Infrastructure de transport maritime		
46	68	(22)
1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes		
7	3	4
1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien		
8	8	0
1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien		
1	10	(9)
1.3.2.4 Exploitation des ports		
30	47	(17)
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale		
45	30	15
1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien		
3	2	1
1.3.3.2 Gérance des ponts fédéraux		
3	3	0
1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport		
39	25	14

Veuillez consulter la Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation pour obtenir des explications sur les écarts financiers budgétaires et les écarts en matière de ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme, les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.3 Infrastructures de transport			
L'infrastructure financée par le fédéral est accessible, fiable et opérationnelle	Pourcentage de l'infrastructure financée par le fédéral qui atteint les objectifs opérationnels établis annuellement	100 %	95 %

Le programme a manqué de peu la cible de cet indicateur de rendement. Les tableaux ci-après renferment plus de détails. Une proportion de 95 pour cent de l'infrastructure de transport financée par le gouvernement fédéral répond aux objectifs opérationnels établis chaque année.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.3.1 Infrastructure de transport aérien			
L'infrastructure aéroportuaire est accessible aux usagers	Pourcentage de l'infrastructure aéroportuaire soutenue par le fédéral qui est opérationnelle	100 %	100 %
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires			
Les aéroports du Réseau national d'aéroports sont conformes aux baux	Pourcentage des aéroports du Réseau national d'aéroports qui respectent substantiellement les modalités de leurs baux.	100 %	100 %
1.3.1.2 Exploitation des aéroports			
Les aéroports sont opérationnels et accessibles aux usagers	Pourcentage des aéroports qui sont opérationnels	100 %	100 %
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes			
Les aéroports sont opérationnels et accessibles aux usagers	Pourcentage des aéroports financés qui ont une certification opérationnelle	100 %	100 %

Le programme a atteint toutes ses cibles pour ces indicateurs de rendement.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.3.2 Infrastructure de transport maritime			
L'infrastructure maritime est opérationnelle et accessible aux usagers	Pourcentage de l'infrastructure maritime qui est opérationnelle.	100 %	100 %
1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes			
Conformité avec les lois, les règlements et	Pourcentage des transactions qui sont en	100 %	100 %

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
les lettres patentes	conformité avec les lois, les règlements et les politiques du gouvernement fédéral		
1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien			
La Voie maritime est ouverte et accessible pour la circulation commerciale	Pourcentage de la Voie qui est accessible.	99 %	99 %
1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien			
Les services de traversiers offerts dans les régions éloignées, à l'échelle régionale et imposés par la Constitution, sont accessibles aux usagers	Pourcentage des traverses prévues qui sont effectuées	100 %	100 %
1.3.2.4 Exploitation des ports			
Les ports donc TC est le propriétaire sont opérationnels pour les usagers	Pourcentage des ports exploitables qui sont opérationnels	100 %	100 %

Le programme a atteint toutes ses cibles pour ces indicateurs de rendement.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale			
Les projets d'infrastructure de transport terrestre financés par le fédéral sont achevés et accessibles aux usagers selon, et conforme à, la date d'entente avec le récipiendaire	Pourcentage de l'infrastructure de transport terrestre financée par le fédéral qui est opérationnelle	100 %	94,5 %
1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien			
Les services ferroviaires voyageurs interurbains et en régions éloignées, financés par le fédéral, permettent de respecter les engagements actuels	Pourcentage des niveaux de service prévus qui sont effectués par des transporteurs ferroviaires voyageurs subventionnés par le fédéral (services interurbains et en régions éloignées)	100 %	95 %
1.3.3.2 Gérance des ponts fédéraux			
Les ponts appartenant au gouvernement fédéral peuvent	Pourcentage du financement fédéral qui est obtenu et versé à temps pour	100 %	La responsabilité concernant le nouveau pont pour le

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
répondre à la demande actuelle et future	permettre à un projet de débuter dans la période convenue		Saint-Laurent a été transférée à Infrastructure Canada en février 2014.
1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport			
L'infrastructure des routes et des postes frontaliers financée par le fédéral est accessible aux usagers	Pourcentage des projets de routes et de postes frontaliers qui atteignent les objectifs de financement	100 %	100 %

Le programme n'a pas atteint la cible pour les indicateurs de rendement 1.3.3 et 1.3.3.1 en raison de la fermeture non prévue de voies, de retards liés aux priorités sur la voie et d'autres incidents.

Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement

Transports Canada fait la promotion d'un réseau de transport respectueux de l'environnement au Canada. Ce résultat stratégique fait progresser le programme environnemental du gouvernement fédéral dans le secteur des transports et s'harmonise avec d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques afin de protéger la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations futures; assure la protection du milieu marin en réduisant la pollution de l'eau causée par les transports; et fait en sorte que Transports Canada s'acquitte de ses responsabilités à l'égard de ses propres activités en vue d'un environnement plus propre et plus sain.

Les programmes et les sous-programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

Programme 2.1 : Air pur – Transport

Description : Le programme Air pur – Transport fait progresser le programme de l'air pur du gouvernement fédéral dans le secteur des transports. Il complète également d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques pour améliorer la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Ses deux objectifs principaux sont les suivants : réglementer les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports; mettre en œuvre les obligations et les engagements de Transports Canada dans le cadre du programme de l'air pur.

Sous-programme 2.1.1 : Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance

Description : Le programme du Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance, qui tient son pouvoir de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et de la *Loi sur l'aéronautique*, contribue à réduire les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports grâce à la création et à

la mise en œuvre de régimes réglementaires. Il permet d'établir les cadres juridique et réglementaire qui régissent les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports; de surveiller la conformité des entreprises de transport avec leurs obligations réglementaires; de représenter le Canada dans des discussions visant à établir des normes internationales concernant les émissions atmosphériques dans le secteur des transports; et de contribuer à élaborer des instruments de mise en œuvre en vue de réduire les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports au Canada.

Sous-programme 2.1.2 : Initiatives sur l'air pur

Description : Les Initiatives en matière d'air pur permettent au gouvernement fédéral de faire progresser son programme environnement dans le cadre du secteur des transports en favorisant et en démontrant des moyens de réduire les gaz à effet de serre (GES) et les autres polluants liés au transport; en faisant la promotion, en mettant à l'épreuve et en appliquant des technologies automobiles de pointe en vue de réduire les GES et d'autres polluants provenant des véhicules motorisés; en établissant des partenariats; en concevant, en négociant et en gérant les initiatives de réduction des émissions liées au transport.

Analyse du rendement

En 2014–2015, Transports Canada a pu accomplir ce qui suit :

- Poursuivre la participation active au Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale pour traiter des émissions de polluant atmosphérique et de GES causés par le transport maritime international, notamment en contribuant aux réunions et aux groupes de correspondance pertinents;
- Diriger la participation du gouvernement du Canada à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) afin de réduire les répercussions de l'aviation sur l'environnement. Le Ministère a participé activement à certains groupes de l'OACI afin de traiter des émissions de polluant atmosphérique et de GES en offrant des conseils et des directives;
- Contribuer à l'élaboration de deux nouvelles normes internationales d'émissions, à une nouvelle norme sur les dioxydes de carbone pour les avions et à une nouvelle norme sur les particules non volatiles pour les moteurs d'aéronefs en participant au comité de l'OACI sur la protection de l'environnement en aviation;
- Poursuivre l'élaboration de la réglementation sur les émissions des locomotives qui aidera à réduire les émissions des principaux contaminants atmosphériques provenant des locomotives au Canada;
- Poursuivre sa collaboration avec :
    - les provinces et les territoires afin de mettre à jour ou de créer de nouvelles normes et de nouveaux codes en vue d'utiliser les carburants de remplacement pour les véhicules automobiles de façon sécuritaire;

- la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis et le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules des Nations Unies (WP.29 ONU) afin de concevoir et d'actualiser des règlements internationaux touchant les sujets suivants :
  - la sécurité de l'hydrogène et des pneus;
  - la sécurité des piétons ayant une déficience visuelle, en ce qui a trait à l'utilisation de véhicules électriques ou hybrides qui sont silencieux;
  - la sécurité des systèmes de stockage d'énergie électrique pour ces véhicules.

Au moyen du programme écoTECHNOLOGIE pour les véhicules, Transports Canada a entrepris cinq programmes d'essai conjoints en collaboration avec Environnement Canada, le département des Transports des États-Unis et l'Environmental Protection Agency afin d'appuyer le développement et l'harmonisation des normes en matière de sécurité automobile et d'environnement au Canada et aux États-Unis.

Nous avons également accompli ce qui suit :

- Approuver le financement en 2014–2015 pour deux autres projets d'alimentation à quai des navires qui aideront à réduire les émissions des ports canadiens dans le cadre du Programme de technologie de l'alimentation à quai des navires pour les ports;
- Signer un accord de contribution pluriannuel avec le Port Metro Vancouver en ce qui concerne le projet de mise en œuvre commune du Système d'interface de données dans le cadre du Programme de systèmes de réservation de camions. Ce projet vise à améliorer les technologies et les communications afin de mieux intégrer les activités dans l'ensemble des terminaux de conteneurs ainsi que de mieux coordonner et planifier les déplacements par camions de conteneurs;
- Poursuivre la surveillance des progrès d'un projet pluriannuel visant à réduire les émissions au port de Montréal, où la technologie d'identification par radiofréquence est utilisée pour améliorer l'accès intermodal et la fluidité des camions, permettant ainsi de réduire la congestion générale et les émissions dans le port;
- Achever la phase pilote de l'Initiative sur l'empreinte carbonique des portes d'entrée afin de quantifier l'empreinte carbonique des GES des portes d'entrée canadiennes de l'Asie-Pacifique.

Afin de simplifier le processus de lancement des marchés, Transports Canada a collaboré avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada pour élaborer un processus d'appel de propositions visant à appuyer la recherche en matière de transports propres pour les secteurs du transport ferroviaire, aérien et maritime. Ce processus a été très fructueux et nous a fourni le potentiel technologique qui peut améliorer l'élaboration de règlements avec l'avantage de soutenir l'innovation canadienne. Plusieurs projets de recherche ont été mis en place pour les trois secteurs de transport. Il s'agissait d'une grande première pour le Ministère.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
2.1 Air pur – Transport				
38 992 028	38 992 028	31 358 409	24 011 027	14 981 001

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance		
12 564 413	10 830 887	1 733 526
2.1.2 Initiatives sur l'air pur		
26 427 615	13 180 140	13 247 475

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
2.1 Air pur – Transport		
88	64	24
2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance		
57	39	18
2.1.2 Initiatives sur l'air pur		
31	25	6

Veuillez consulter la Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation pour obtenir des explications sur les écarts financiers budgétaires et les écarts en matière de ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
2.1 Air pur – Transport			
Baisse de l'intensité des émissions de GES et d'autres polluants atmosphériques dans le secteur des transports	Intensité des émissions liées au transport (changement en pourcentage de l'intensité mesuré d'après les tonnes par unité d'activité -- p. ex. tonnes-km,	Une réduction de l'intensité qui est conforme avec le plan établi dans le cadre de l'approche horizontale du gouvernement sur l'air pur Nota : Il sera possible	De 2005 à 2012 : Transport de marchandises : augmentation de 85 à 96 grammes d'équivalent de dioxyde de carbone

	tonnes par heure, tonnes par appel, etc.)	d'établir une valeur absolue seulement lorsque la part du secteur des transports dans les objectifs de réduction fédéraux sera définie et communiquée.	par tonne-km. Transport de passagers : baisse de 142 à 120 grammes d'équivalent en gaz carbonique par passager-km.

Tous les modes de transport de marchandises sont devenus plus efficaces (et leurs émissions de GES ont diminué) entre 2005 et 2012, soit la dernière année pendant laquelle les données étaient disponibles, mais la dépendance croissante au camionnage pour transporter les marchandises a fait augmenter de façon globale les émissions de GES dans le transport des marchandises, qui sont passées de 85 à 96 grammes par tonne-kilomètre. En ce qui concerne le transport de passagers entre 2005 et 2012, l'intensité des GES est passée de 142 à 120 grammes d'équivalent en dioxyde de carbone par passager-km, car le rendement énergétique des véhicules légers s'est amélioré.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance			
Cadre de réglementation (et de politiques) sur l'air pur qui concorde avec les normes internationales	Pourcentage des instruments de mesure qui concordent avec les lois canadiennes ou les normes internationales	100 %	100 % pour le secteur aérien et 80 % pour le secteur maritime
2.1.2 Initiatives sur l'air pur			
Les technologies écologiques de transport sont accessibles aux usagers	Nombre de sites utilisant des technologies de transport moins polluantes	10	8 sur 10 (en voie d'atteindre la cible d'ici le 31 mars 2016)

Toutes les normes environnementales actuelles du Canada en matière d'aviation sont harmonisées avec les normes internationales élaborées par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans le secteur maritime, nous examinons certaines options afin de veiller à ce que le taux d'harmonisation des normes internationales et des lois nationales soit de 90 pour cent d'ici 2020.

Programme 2.2 : Eau propre – Transport

Description : Le programme Eau propre – Transport protège le milieu marin en réduisant la pollution de l'eau provenant des activités du secteur des transports. Le Programme réglemente et surveille les répercussions des déversements provenant des navires dans le milieu marin, réglemente les eaux de ballast et contribue à établir des règles nationales et internationales qui régissent les restrictions touchant la responsabilité en cas d'incidents

de pollution marine. Cette activité fait progresser le programme Eau propre du gouvernement dans le secteur des transports et complète d'autres programmes fédéraux visant à protéger la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Le Programme représente également le Canada dans le cadre de discussions en vue d'établir des normes internationales en guise de prévention de la pollution par des bâtiments navigant en eaux canadiennes et de s'occuper de la menace que représentent les espèces aquatiques envahissantes.

Sous-programme 2.2.1 : Cadre réglementaire du programme Eau propre

Description : Relevant de *la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* ainsi que de certaines conventions internationales, le cadre réglementaire du programme Eau propre fixe les cadres juridiques et réglementaires qui régissent la protection du milieu marin contre la pollution et les espèces envahissantes ainsi que les répercussions des cas de pollution sur l'environnement.

Sous-programme 2.2.2 : Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau

Description : Le Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau contribue à réduire la pollution causée par le transport par navires en surveillant la conformité des sociétés de transport maritime au cadre réglementaire en matière de sécurité maritime au moyen d'activités de surveillance, d'inspection, de vérification, de suivi et d'application de la loi.

Analyse du rendement

Le Ministère continue de donner suite à son engagement de protéger le milieu marin en contribuant à réduire la pollution causée par les activités de transport maritime.

En 2014–2015, nous avons accompli ce qui suit :

- Poursuite de l'amélioration des activités de conformité et de surveillance en élaborant des normes de service pour les inspections, en donnant des conseils à l'industrie sur les questions liées à la conformité et en répondant aux préoccupations à l'égard d'enjeux techniques auxquels l'industrie est confrontée;
- Collaboration à des inspections conjointes avec la Garde côtière des États-Unis relativement aux bâtiments qui entrent dans les Grands Lacs;
- Travail en vue d'harmoniser nos politiques et nos règlements avec la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, qui a été ratifiée par le Canada, en tenant compte de l'approche différente des États-Unis. Ces travaux permettront d'assurer une meilleure protection des eaux canadiennes contre les espèces envahissantes aquatiques, en tenant compte des considérations d'ordre juridique, scientifique,

technique et économique ainsi que des considérations liées aux avantages et à la compatibilité régionale;
- Accomplissement de progrès notables dans l'évaluation de la disponibilité de la technologie permettant de satisfaire aux exigences de cette Convention et des exigences des États-Unis, et communiquer les résultats de ces évaluations aux partenaires et intervenants internationaux.

Au cours de l'année 2014–2015, nous avons également continué d'appuyer l'engagement du gouvernement du Canada à renforcer le solide système de sécurité maritime du Canada par l'entremise de l'Initiative du régime de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes[xxii]. Cette initiative appuie le développement responsable des ressources[xxiii] en prévenant les déversements, en procédant rapidement au nettoyage, le cas échéant, et en veillant à ce que les pollueurs, et non les contribuables, soient responsables des coûts dans le cas peu probable d'un déversement.

Compte tenu du financement permanent à long terme versé dans le cadre de l'Initiative du régime de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes, Transports Canada a été en mesure de rehausser la surveillance sur toutes les eaux de compétence canadienne. Les aéronefs de surveillance antipollution du Programme national de surveillance aérienne (PNSA) ont fait de la surveillance dans toutes les régions du pays. Le PNSA continue d'avoir une incidence positive, car il décourage les pollueurs potentiels qui passent dans les eaux de compétence canadienne, et il a atteint ses objectifs par rapport au nombre d'heures de patrouille allouées. Les aéronefs du PNSA ont effectué 3 842 heures de patrouille, survolé 19 551 bâtiments et identifié 253 832 bâtiments au moyen du système d'identification automatique.

Grâce au PNSA, 322 incidents de pollution ont été détectés au cours de l'exercice 2014–2015. Il a été confirmé que 37 incidents de pollution étaient des déversements provenant de navires (une diminution de 16 pour cent par rapport à 2013–2014) alors que 258 incidents de pollution ont été classés comme étant des déversements d'origine inconnue (une augmentation de 68 pour cent par rapport à 2013–2014), car l'origine de ces incidents n'a pas pu être liée directement à une source.

Le volume total de polluants observé durant l'exercice a été estimé à 3 174 litres, ce qui représente une diminution de 29 pour cent du volume total constaté de polluants. Ces résultats sont attribuables à la sensibilité accrue des équipages et des capteurs des aéronefs du PNSA, qui a permis de détecter des hydrocarbures en quantité très limitée. Par exemple, 89 pour cent des déversements liés à un incident de pollution qui ont été signalés étaient d'un volume inférieur à 10 litres, 9 pour cent étaient d'un volume supérieur à 10 litres, mais inférieur à 100 litres et 2 pour cent étaient d'un volume supérieur à 100 litres.

Par ailleurs, seuls cinq incidents de pollution ont été observés à l'extérieur de la limite de 12 milles marins dans le cadre du PNSA au cours de l'exercice 2014–2015 comparativement à 11 au cours de l'exercice 2013–2014. Cela représente une diminution

de 55 pour cent du nombre d'incidents de pollution au large des côtes. Il s'agit d'un résultat direct de la mise en œuvre de certains programmes, comme le PNSA, le programme de la Surveillance intégrée de la pollution par satellite, et des lois et des règlements plus sévères visant les navires qui passent dans des eaux de compétence canadienne.

Le PNSA a également prêté assistance à la suite d'appels du centre de coordination régional concernant 32 incidents de recherche et sauvetage.

Transports Canada a également poursuivi sa collaboration étroite avec les autres ministères fédéraux, les groupes autochtones et un vaste éventail d'intervenants, y compris d'autres ordres de gouvernement et l'industrie, afin de renforcer la sécurité maritime et de protéger l'environnement dans le cadre de l'Initiative du régime de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. Le Ministère a aussi mobilisé un vaste éventail d'intervenants dans l'ensemble du pays afin de transmettre des renseignements sur le système de sécurité maritime du Canada et les améliorations apportées dans le cadre de l'initiative du régime de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes.

En 2014–2015, nous avons lancé un nouveau programme de contribution à l'intention de l'organisme Ocean Networks Canada pour son initiative Smart Oceans. Plus de 20 millions de dollars seront accordés à l'organisme Ocean Networks Canada sur trois ans dans le cadre du programme de contribution afin de lui permettre d'accomplir ce qui suit :

- Exploiter son réseau d'observatoires et de capteurs de la surface océanique et convertir ses données océanographiques en renseignements sur la sécurité de la navigation;
- Transmettre ces renseignements aux exploitants de bâtiments et à d'autres personnes afin de les aider à éviter les dangers de la navigation et à prévenir les accidents maritimes.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
2.2 Eau propre – Transport				
18 074 900	18 074 900	28 553 438	24 421 705	(6 346 805)

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre		
2 621 699	8 518 203	(5 896 504)

2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau		
15 453 201	15 903 502	(450 301)

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
2.2 Eau propre – Transport		
75	71	4
2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre		
14	24	(10)
2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau		
61	47	14

Veuillez consulter la Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation pour obtenir des explications sur les écarts financiers budgétaires et les écarts en matière de ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
2.2 Eau propre – Transport			
Prévention de la pollution marine provenant des navires qui sont exploités dans les eaux de compétence canadienne	Nombre de déversements de polluants nocifs dans l'écosystème marin par des navires relevés au cours des patrouilles antipollution et d'autres démarches	17	37

Le résultat ci-dessus comprend tous les déversements provenant de navires décelés par le PNSA, qui a continué de couvrir les navires dans les eaux de compétence canadienne et qui a atteint sa cible pour ce qui est des heures de patrouille.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre			
Un cadre de réglementation moderne sur l'eau propre et des politiques qui sont harmonisés avec les normes internationales en vigueur	Pourcentage des instruments qui concordent avec les lois canadiennes ou les normes internationales en vigueur	95 %	Harmonisation à 99 % avec la loi et harmonisation à 90 % avec les normes internationales
2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau			
L'industrie est conforme au cadre réglementaire	Pourcentage des navires qui sont conformes au cadre	95 %	98,7 %

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
	réglementaire régissant le régime d'intervention environnementale		
L'industrie est conforme au cadre réglementaire pour le rejet d'eau de ballast dans les eaux de compétence canadienne	Pourcentage des navires qui respectent les règles en matière de rapports du *Règlement sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast*	95 %	90 %

En ce qui a trait à l'harmonisation avec les lois et les normes, 99 pour cent des instruments sont harmonisés avec les lois canadiennes, ce qui dépasse la cible. Un examen a été entrepris, puisque le *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* pris en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* pourrait comprendre des exigences relatives aux rejets qui ne cadrent pas avec l'application de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* dans les eaux intérieures au nord du 60e parallèle. Les instruments sont harmonisés à 90 pour cent avec les normes internationales. Le *Règlement* doit être mis à jour afin de mettre en œuvre les récents changements qui ont été apportés aux normes en marge de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

Les résultats des inspections des bâtiments étrangers exploités au Canada dans le cadre du programme de contrôle par l'État du port ont démontré que les exigences environnementales étaient respectées dans une proportion de 98,7 pour cent. Au total, 90 pour cent des bâtiments ont signalé l'état de leurs eaux de ballast 96 heures avant leur arrivée dans un port canadien. Ce pourcentage s'élève à 100 pour cent dans les Grands Lacs, du fait que tous les bâtiments entrants ont été inspectés dans le cadre du programme conjoint avec la garde côtière américaine ainsi que les corporations canadiennes et américaines de gestion de la Voie maritime.

Programme 2.3 : **Gérance de l'environnement – Transport**

Description : Le programme de Gérance de l'environnement – Transport permet à Transports Canada de s'acquitter de ses responsabilités en vue d'offrir un réseau de transport national respectueux de l'environnement pour les Canadiens en veillant à la conformité avec les obligations environnementales du Ministère en vertu des lois, des règlements, des politiques et des lignes directrices et en respectant les obligations légales du Ministère en matière de consultation des Autochtones.

Ce Programme permet d'assumer les responsabilités de Transports Canada à l'égard de la mise en application d'une stratégie ministérielle de développement durable en vertu de la *Loi fédérale sur le développement durable*; de s'assurer que les terres et les installations de Transports Canada sont gérées de façon respectueuse de l'environnement, conformément aux lois et aux politiques fédérales; d'offrir un soutien fonctionnel relatif

aux évaluations environnementales, y compris pour les grands projets de ressources; de gérer les lieux contaminés; et de donner des conseils sur la consultation des Autochtones.

Analyse du rendement

Transports Canada a appuyé les initiatives du gouvernement du Canada visant à améliorer le cadre réglementaire des grands projets de ressources partout au pays. Nous avons collaboré étroitement avec d'autres ministères par l'entremise de groupes de travail interministériels afin de favoriser l'adoption d'une approche coordonnée et efficace pour appliquer les processus du Bureau de gestion des grands projets (BGGP) et du Bureau de gestion des projets nordiques (BGPN) dans l'ensemble des ministères participant à ces initiatives.

Transports Canada a fait ce qui suit :

- Remplir ses obligations en matière de mobilisation et de consultation des Autochtones;
- Participer aux consultations du gouvernement du Canada auprès des Autochtones, qui étaient coordonnées par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, le BGGP et le BGPN;
- Contribuer à l'approche pangouvernementale et à l'élaboration des procédures, des directives et des ententes de projet interministérielles pour régir la consultation et la mobilisation des Autochtones.

Transports Canada a appuyé le BGGP dans le cadre du renouvellement de l'initiative du BGGP pour laquelle un financement quinquennal supplémentaire a été prévu dans le budget de 2015. Nous avons participé à l'achèvement de trois études approfondies transitoires et à deux examens dans les délais prescrits par la loi, et nous participons actuellement à 56 des 89 projets du BGGP et à 32 des 35 des projets actifs du BGPN.

Nous avons entamé l'évaluation des risques climatiques et des pratiques en matière d'adaptation pour le secteur canadien des transports et avons entrepris des activités clés, notamment la création d'un comité consultatif, la mobilisation d'intervenants et l'achèvement des premières ébauches des chapitres de l'évaluation.

Le Ministère est responsable d'une vaste gamme d'activités de transport et il possède et exploite plus de 90 sites, notamment des aéroports, des ports et des lits portuaires. Ces activités concernent les parcs d'aéronefs et de véhicules, les centres d'approvisionnement, les entrepôts et les bureaux aux divers sites dans les grands centres et en région éloignée à travers le pays. Le Système national de gestion de l'environnement permet à Transports Canada d'assurer la gérance environnementale de ses terres et de ses activités et de veiller à ce que les aéroports et les ports qu'il possède et exploite ainsi que ses autres activités soient entièrement conformes à l'ensemble des lois, des politiques et des règlements pertinents en matière d'environnement.

Nous avons continué de contribuer aux objectifs d'écologisation des opérations gouvernementales (EOG) dans le cadre de la Stratégie fédérale de développement durable pour le Canada 2013–2016[xxiv] (SFDD) et avons travaillé d'arrache-pied dans le but de nous assurer que les engagements que nous avions pris en matière d'EOG ont été atteints dans les délais prévus par la SFDD, ou sont en voie de l'être. Nous avons atteint tous les objectifs d'EOG par l'entremise du thème IV. Les objectifs du thème IV sont d'envergure nationale et portent sur une vaste gamme d'activités, notamment de réduire les émissions de GES provenant de nos activités, d'améliorer le rendement environnemental de nos immeubles, de réduire la consommation de papier et de bien gérer nos équipements électroniques et électriques. Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur les activités d'EOG de Transports Canada, veuillez consulter la Section III : Renseignements supplémentaires du présent rapport.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
2.3 Gérance de l'environnement – Transport				
29 171 557	29 171 557	43 124 602	44 745 522	(15 573 965)

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
2.3 Gérance de l'environnement – Transport		
125	127	(2)

Veuillez consulter la Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation pour obtenir des explications sur les écarts financiers budgétaires et les écarts en matière de ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
2.3 Gérance de l'environnement – Transport			
Conformité avec les obligations de Transports Canada par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux directives	Pourcentage des engagements ministériels qui sont respectés dans le cadre de la Stratégie fédérale de développement durable	100 %	100 %
Conformité avec les obligations de Transports Canada par rapport aux lois	Nombre de cas où Transports Canada n'était pas conforme aux lois	0	0

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
	environnementales applicables		
Conformité avec les obligations de Transports Canada par rapport aux lois	Nombre de cas où il a été déterminé que Transports Canada n'avait pas respecté son obligation légale de consulter les Autochtones	0	0

Résultat stratégique 3 : **Un réseau de transport sécuritaire et sûr**

Transports Canada appuie un réseau de transport sécuritaire et sûr qui facilite le déplacement des personnes et des marchandises dans tout le Canada, et à l'étranger, sans causer de décès, de blessures ou de dommages matériels. Les activités sous ce résultat stratégique visent collectivement, en grande partie, à influencer le comportement du public et de l'industrie au moyen de politiques, de normes, de lois et de règlements. Les régimes de réglementation que l'on harmonise et que l'on rationalise, grâce à l'expérience de pays et d'intervenants multiples, facilitent le recours à des pratiques de transport sécuritaire et sûr et à l'instauration d'une culture saine de la sécurité et de la sûreté. En outre, Transports Canada veille à ce que les Canadiens et l'industrie du transport respectent le cadre de réglementation au moyen de son programme de surveillance.

Les programmes et les sous-programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

Programme 3.1 : Sécurité aérienne

Description : Le programme de Sécurité aérienne, sous l'autorité de la *Loi sur l'aéronautique*, permet d'appliquer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires au déroulement sécuritaire des activités de l'aviation civile à l'intérieur des frontières canadiennes en harmonie avec les normes internationales. Le Programme favorise la sécurité du système aérien, assure la surveillance du secteur de l'aviation et applique les conventions internationales signées par le Canada. De plus, le programme offre des services de transport aérien à l'appui des activités de Transports Canada et d'autres ministères du gouvernement.

Sous-programme 3.1.1 : Cadre réglementaire de la sécurité aérienne

Description : Le programme du Cadre réglementaire de la sécurité aérienne assure l'utilisation équilibrée d'outils (politiques, lignes directrices, règlements, normes, activités d'éducation et de sensibilisation), fondé sur les risques, de manière à promouvoir un cadre réglementaire de sécurité aérienne harmonisé pour les Canadiens ainsi que pour l'industrie aérienne au Canada.

Sous-programme 3.1.2 : Surveillance de la sécurité aérienne

Description : Le programme de Surveillance de la sécurité aérienne est fondé sur les risques, et permet d'appuyer la conformité de l'industrie aéronautique avec le cadre réglementaire au moyen de services, d'évaluations et de validations, d'inspections, de vérifications et, au besoin, de mesures d'application de la loi.

Sous-sous-programme 3.1.2.1 : Service à l'industrie aéronautique

Description : En s'inspirant des normes et des exigences réglementaires du *Règlement de l'aviation canadien*, les responsables du programme de Service à l'industrie aéronautique

remplissent les fonctions suivantes : délivrent des permis au personnel, délivrent des certificats d'exploitation aux organismes et certifient les produits aéronautiques.

Sous-sous-programme 3.1.2.2 : Surveillance du réseau aérien

Description : Le programme de Surveillance du réseau aérien, fondé sur les risques, permet de surveiller la conformité de l'industrie aéronautique au cadre réglementaire au moyen d'évaluations et de validations, d'inspections, de vérifications et, au besoin, de mesures d'application de la loi.

Sous-programme 3.1.3 : Services des aéronefs

Description : Le programme de Services des aéronefs offre des services d'aéronef, d'entretien des aéronefs et de formation à Transports Canada et aux autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

Analyse du rendement

En 2014–2015, Transports Canada a élaboré et publié des modifications réglementaires visant à renforcer les exigences relatives à la sécurité. Ces modifications comprenaient des exigences supplémentaires visant l'exploitation d'hélicoptères en haute mer ainsi qu'un nouveau régime de réglementation pour les exploitants d'entreprises privées en vue d'élargir la portée des exigences relatives aux Systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et de donner suite aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports. Nous avons également publié des avis de sécurité sur l'aviation civile et d'autres documents d'orientation afin de répondre à certaines préoccupations. Par exemple, Transports Canada a publié un arrêté d'urgence exigeant que deux membres d'équipage soient présents dans le poste de pilotage en tout temps immédiatement après la tragédie de Germanwings.

Dans le cadre d'un examen visant les aérodromes, nous avons élaboré des modifications législatives afin de veiller à ce que des consultations soient menées avant la construction d'aérodromes, qui sont entrées en vigueur en vertu de la *Loi d'exécution du budget* à l'automne 2014. Nous avons également élaboré des règlements connexes afin de clarifier et de normaliser les exigences relatives à la consultation.

Transports Canada a préparé et mis en œuvre un plan pour gérer l'utilisation sécuritaire des véhicules aériens télépilotés au Canada en faisant ce qui suit :

- mener une campagne de sensibilisation à la sécurité sur les médias sociaux et au moyen d'autres médias;
- clarifier et simplifier les lignes directrices sur la délivrance de certificats d'exploitations spéciaux;
- élaborer des options stratégiques pour avoir un cadre de réglementation souple et efficace.

Nous avons continué à renforcer le programme d'assurance de la qualité de l'Aviation civile et à mener des examens afin de trouver des occasions d'améliorer l'exécution du programme.

En outre, nous avons adopté un processus national pour gérer les demandes de certification au moyen d'un système de consignation centralisé, grâce auquel nous pouvons mieux équilibrer les ressources en personnel dans l'ensemble du Canada en vue d'améliorer la prestation des services et de satisfaire aux normes de service.

En 2014–2015, Transports Canada a déployé d'importants efforts à l'égard de la gestion des personnes, en particulier à l'égard des activités de dotation. Bien que le recrutement pose toujours un défi puisque nous sommes soumis à la concurrence de l'industrie pour trouver des ressources qualifiées, la Sécurité aérienne est tout de même parvenue à atteindre les niveaux de dotation prévus dans les groupes professionnels essentiels pour les activités de surveillance, en continuant d'utiliser des stratégies de recrutement novatrices et à haute priorité, comme les systèmes d'inventaire. Nous avons mené à bien 23 initiatives dans le cadre du plan d'action pour la gestion des ressources humaines de la Sécurité aérienne, y compris l'élaboration du cours « Le leadership dans un milieu technique », lequel sera mis en œuvre dans tous les modes à l'échelle nationale.

Les employés des régions et de l'administration centrale collaborent en vue de cerner les secteurs nécessitant une amélioration continue au chapitre de la normalisation, comme les mesures de contrôle de la qualité qu'ils utilisent pour rendre compte des activités de surveillance. Nous nous sommes également employés à renforcer la normalisation de l'Aviation civile conformément à la Directive sur la surveillance de la sécurité et de la sûreté.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
3.1 Sécurité aérienne				
170 709 221	170 709 221	189 711 582	188 941 065	(18 231 844)

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne		
28 798 650	27 467 386	1 331 264
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne		
118 061 919	132 988 207	(14 926 288)

3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique		
32 453 361	42 416 467	(9 963 106)
3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien		
85 608 558	90 571 740	(4 963 182)
3.1.3 Aide aux immobilisations aéroportuaires		
23 848 652	28 485 472	(4 636 820)

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme, les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.1 Sécurité aérienne		
1 736	1 487	249
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne		
254	174	80
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne		
1 128	1 029	99
3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique		
349	375	(26)
3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien		
779	654	125
3.1.3 Aide aux immobilisations aéroportuaires		
354	284	70

Veuillez consulter la Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation pour obtenir des explications sur les écarts financiers budgétaires et les écarts en matière de ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme, les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.1 Sécurité aérienne			
Un réseau d'aviation civile sécuritaire	Nombre d'accidents par 100 000 heures de vol (moyenne sur 10 ans) (amélioration = diminution)	6,7[18]	5,5

La moyenne du nombre d'accidents d'aviation sur 10 ans, soit de 2005 à 2014 (données préliminaires), était de 5,5 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui représente une diminution de 16,5 pour cent par rapport à la cible moyenne de 6,6 pour cent établie sur

[18] La cible moyenne de 6,7 pour cent pour la période décennale allant de 2000 à 2009 a été établie en fonction de données préliminaires. Selon les données définitives sur les heures de vol, la cible actuelle devrait être 6,6 pour cent.

une période décennale allant de 2000 à 2009. Ces résultats indiquent une tendance positive au niveau de la réduction des accidents d'aviation.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne			
Un programme d'établissement de règles qui arrive à point nommé et qui appuie un cadre réglementaire fondé sur les risques	Temps moyen (années) pour élaborer de nouveaux règlements ou modifier des règlements en matière de sécurité aérienne (amélioration = diminution)	3,77	3,56[19]
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne			
Conformité du milieu de l'aviation avec les exigences réglementaires	Pourcentage d'opérateurs qui améliorent leur résultat d'inspections de validation de programme (IVP) mesurant le degré avec lequel ils répondent aux exigences de la sécurité aérienne. (amélioration = augmentation)	2,4[20]	2,17[21]
3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique			
Les services offerts appuient les activités d'affaires au sein de l'industrie aéronautique canadienne	Pourcentage des services offerts qui respectent les normes de service	63 %	88 %[22]
3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien			
Le milieu du transport aérien gère systématiquement les dangers et les risques	Gravité moyenne des cas de non-conformité observés dans les entreprises aériennes	2,0	Note moyenne pour l'élément de 1,94 %[23]

[19] Le temps moyen nécessaire, soit 3,56 ans, pour élaborer des règlements nouveaux ou modifiés régissant la sécurité aérienne s'est amélioré par rapport à la moyenne du cycle triennal précédant. L'écart s'explique par le fait que l'ensemble des ressources des divers domaines d'expertise a été consacré à la modification hautement prioritaire de la réglementation dans un délai ferme.

[20] Le niveau de référence a été établi en 2013–2014. Les résultats des opérateurs ne peuvent pas se comparer avant la fin d'un cycle minimum du plan quinquennal de surveillance axé sur le risque.

[21] Pour 2014-2015, TC a mesuré les domaines de conformité contre les domaines de non-conformité selon l'échelle suivante de trois points : 3=conformité totale, 2=conformité partielle, 1=aucune conformité.

[22] Le résultat est positif : au total, onze services ne sont pas encore représentés, car la mise en œuvre complète du système de suivi à l'échelle nationale est en cours.

[23] Des écarts mineurs devraient survenir d'une année à l'autre. On considère qu'un certain écart au niveau de la note de la composante par rapport à la cible est normal.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
de l'aviation	sur une échelle de 5, où 1 correspond à la plus forte gravité (amélioration = augmentation)		

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.1.3 Services des aéronefs			
Services d'aviation sécuritaires donnant confiance aux clients	Pourcentage de clients satisfaits ou très satisfaits des services (note de 2 ou 3 sur une échelle de 3) (amélioration = augmentation)	80 %	80 %
Services d'aviation sécuritaires donnant confiance aux clients	Nombre d'incidents de catégorie 3[24] ou plus (par 1 000 heures de vol) (amélioration = diminution)	2,0	1,10[25]

Programme 3.2 : Sécurité maritime

Description : Le programme de Sécurité maritime, en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*[xxv] de la *Loi sur la protection de la navigation*[xxvi], de la *Loi de la convention sur la sécurité des conteneurs*[xxvii], de la *Loi sur le pilotage*[xxviii], de la *Loi sur le cabotage*[xxix] et de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*[xxx], permet d'élaborer, de mettre en œuvre et d'appliquer les politiques, les règlements et les normes nécessaires au déroulement sécuritaire des activités maritimes conformément aux normes internationales.

Le Programme favorise la sécurité du réseau de transport maritime et permet d'assurer la surveillance de l'industrie maritime, y compris les bâtiments canadiens et étrangers (embarcations de plaisance et autres), d'appliquer les conventions internationales signées par le Canada, de protéger le droit du public de naviguer sur les voies navigables canadiennes, de réglementer les feux ou les balises nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation pendant ou après la construction de certains ouvrages, de réglementer la mise à l'eau de bouées privées conformément au *Règlement sur les bouées privées* pris en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, et d'agir à titre de receveur d'épaves selon la partie 7 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Sous-programme 3.2.1 : Cadre réglementaire de la sécurité maritime

[24] Les événements de catégorie 3 comprennent des événements entraînant des dommages, des blessures, des retards, des immobilisations au sol ou des coûts modérés en vertu du *Règlement de l'aviation canadien*.

[25] L'écart est moins élevé que l'année précédente en raison de la mise en œuvre du programme d'assurance de la qualité opérationnelle, lequel a contribué à accroître la sensibilisation à la sécurité.

Description : Le Cadre réglementaire de la sécurité maritime fournit une gamme d'outils (politiques, lignes directrices, règlements et normes) afin d'appuyer un cadre réglementaire de la sécurité maritime harmonisé pour l'industrie maritime canadienne (marins, bâtiments commerciaux [autres que les embarcations de plaisance] et embarcations de plaisance). Ce programme déploie également des efforts pour harmoniser le cadre réglementaire de la sécurité maritime du Canada avec celui d'autres pays.

Sous-programme 3.2.2 : Surveillance de la sécurité maritime

Description : Le programme de Surveillance de la sécurité maritime est fondé sur les risques et favorise la conformité de l'industrie maritime au cadre réglementaire au moyen de services, d'évaluations, de validations, d'inspections, de vérifications et, au besoin, de mesures d'application de la loi.

Sous-programme 3.2.3 : Protection des eaux navigables

Description : Le Programme de protection de la navigation vise à protéger le droit du public de naviguer en toute sécurité dans les eaux canadiennes en éliminant les obstacles à la navigation, en approuvant tout ouvrage construit ou placé dans, sur, sous ou au-dessus ou à travers des eaux navigables avant la construction.

Analyse du rendement

Transports Canada a fait progresser la modernisation des cadres de réglementation et de surveillance de la Sécurité maritime en accomplissant ce qui suit :

- Réaliser des progrès notables dans la révision du *Règlement sur le personnel maritime*;
- Élaborer l'architecture préliminaire et les instructions de rédaction relatives au règlement remplaçant le *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*;
- Achever les travaux de recherche sur les programmes et les consultations relativement à l'ensemble des règlements sur les SGS.

Le Ministère a respecté ses engagements pris dans le cadre du Plan d'action du Conseil de coopération Canada-États-Unis en matière de réglementation[xxxi] en élaborant un énoncé de partenariat en matière de réglementation (EPR) avec la Garde côtière des États-Unis. L'EPR :

- décrit en détail les rôles et les responsabilités;
- définit les possibilités d'engagement des intervenants;
- indique les travaux à réaliser.

Les responsables du Programme de protection des eaux navigables de Transports Canada ont continué de moderniser l'approche du programme en matière de protection de la

navigation en mettant en œuvre la *Loi sur la protection de la navigation*, qui est entrée en vigueur en avril 2014.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
3.2 Sécurité maritime				
56 003 982	56 003 982	69 597 720	69 847 859	(13 843 877)

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime		
9 737 859	12 422 775	(2 684 916)
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime		
41 697 456	51 338 279	(9 640 823)
3.2.3 Protection des eaux navigables		
4 568 667	6 086 805	(1 518 138)

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.2 Sécurité maritime		
590	579	11
3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime		
98	91	7
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime		
425	437	(12)
3.2.3 Protection des eaux navigables		
67	51	16

Veuillez consulter la Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation pour obtenir des explications sur les écarts financiers budgétaires et les écarts en matière de ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.2 Sécurité maritime			
Un système de transport maritime sécuritaire	Nombre d'événements[26] pour des bâtiments commerciaux canadiens (autres que des embarcations de plaisance) par millier de bâtiments dans le registre canadien (nombre moyen de déplacements sur cinq ans) (amélioration = diminution)	9,5 La valeur de référence est de 13,6 événements par 1 000 bâtiments. Le changement de 13,6 à 9,5 représente une baisse de 30 %	18,6
Un système de transport maritime sécuritaire	Nombre de décès pour des embarcations de plaisance par embarcation de plaisance immatriculée (moyenne quinquennale (amélioration = diminution)	110 décès par 2,8 millions d'embarcations de plaisance immatriculées	116

Le résultat réel de 18,6 (moyenne mobile quinquennale) est plus élevé que la cible de 9,5, car il tient compte d'une clarification apportée par le Bureau de la sécurité des transports (BST). Le BST a en effet apporté des précisions sur les types d'incidents maritimes qui doivent être signalés. Grâce à cette clarification, un nombre deux fois plus élevé d'incidents a été signalé par rapport aux niveaux de 2009–2010, augmentant ainsi le nombre d'événements. Le Ministère examinera ses prochaines cibles de rendement à la lumière de cette clarification du BST.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime			
Un cadre de réglementation axé sur le risque conforme aux conventions internationales et à la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation	Pourcentage de règlements harmonisés avec les lois canadiennes ou les normes internationales adoptées (amélioration = augmentation)	85 %	65 %[27]
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime			

[26] Un événement de transport désigne un accident ou un incident de transport. Veuillez consulter le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports* afin d'obtenir une définition précise des termes accident et incident.

[27] De nouvelles conventions et de nouveaux codes ont été adoptés, ce qui a entraîné une augmentation du nombre de modifications réglementaires. Une analyse des lacunes est en cours afin d'assurer le respect des obligations internationales.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Conformité des bâtiments canadiens (autre que de plaisance) inspectés selon les règlements applicables	Pourcentage de bâtiments canadiens inspectés (autre que de plaisance) qui sont conformes aux règlements[28] applicables (amélioration = augmentation)	68 %	65 %[29]
Conformité aux règlements relatifs aux embarcations de plaisance	Pourcentage d'embarcations de plaisance conformes aux règlements applicables (y compris celles qui ont fait l'objet d'une vérification de courtoisie)[30] (amélioration = augmentation)	60 %	86 %[31]
La surveillance réglementaire par le contrôle par l'État du port est assurée grâce à l'inspection des bâtiments étrangers à risque élevé	Pourcentage de bâtiments étrangers à risque élevé inspectés (amélioration = augmentation)	95 %	95 %
3.2.3 Protection des eaux navigables			
Le droit du public à la navigation dans les voies maritimes canadiennes est protégé	Nombre de plaintes formulées par le public pour des travaux non conformes aux dispositions législatives sur les eaux navigables (amélioration = diminution)	175	126

Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire

[28] Les bâtiments non conformes qui sont considérés comme étant non sécuritaires sont arrêtés immédiatement. La non-conformité peut désigner une personne qui ne présente pas le document approprié à un inspecteur sur demande ou l'omission de corriger un manquement à la sécurité relevé par rapport à un bâtiment. Toute situation de non-conformité doit être réglée dans les délais prescrits afin de continuer à garantir la sécurité maritime. Le taux de conformité global de 70 pour cent comprend tous les bâtiments pour lesquels aucune lacune de sécurité n'a été relevée (si minime soit-elle). La cible sera modifiée en fonction des activités d'inspection et de sensibilisation en collaboration avec les partenaires canadiens et internationaux. Cet indicateur est en cours d'examen.

[29] L'écart de 3 % est attribuable à une augmentation de 75 % du nombre d'inspections axées sur les risques (bâtiments et exploitants présentant un risque élevé) et au nouveau programme d'assurance de la qualité, y compris l'examen du processus de signalement des défauts.

[30] Cet indicateur fait actuellement l'objet d'un examen.

[31] Au total, 4 130 formulaires de vérification de courtoisie pour embarcation de plaisance valides ont été analysés à la suite de la saison de navigation de plaisance de 2014.

Description : En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*[xxxii] le programme de la Sécurité ferroviaire permet l'élaboration, l'administration et la surveillance des politiques et des outils de réglementation nécessaires à la sécurité des activités ferroviaires de façon conforme aux normes et aux niveaux nord-américains et internationaux de sécurité. Le Programme favorise la sécurité au sein du système de transport ferroviaire et offre une surveillance de l'industrie ferroviaire. De plus, le Programme fait la promotion de la sécurité publique aux passages à niveau, détermine les risques d'intrusion et fournit des fonds pour améliorer la sécurité aux passages à niveau.

Sous-programme 3.3.1 : Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire

Description : Le programme du Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire assure l'équilibre des outils (politiques, règles et normes d'ingénierie) afin de promouvoir un cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire harmonisé pour l'industrie ferroviaire et le public en général, tout en assurant la viabilité du secteur ferroviaire.

Sous-programme 3.3.2 : Surveillance de la sécurité ferroviaire

Description : Le programme de Surveillance de la sécurité ferroviaire est fondé sur les risques et fait la promotion de la conformité de l'industrie ferroviaire au cadre réglementaire au moyen d'inspections, de vérifications et, au besoin, de l'application de la loi.

Sous-programme 3.3.3 : Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire

Description : Le Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire permet de veiller au financement des améliorations apportées à la sécurité aux passages à niveau et d'encourager la sensibilisation et l'éducation du public et des intervenants dans le but de prévenir les blessures et les décès.

Analyse du rendement

En 2014–2015, la Sécurité ferroviaire a réalisé des progrès notables dans la mise en œuvre des recommandations découlant du rapport du vérificateur général du Canada de l'automne 2013[xxxiii] (chapitre 7 – La surveillance de la sécurité ferroviaire – Transports Canada) à la suite des événements tragiques survenus à Lac-Mégantic, notamment l'élaboration de règlements clés, l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie de ressources humaines et l'élaboration de procédures clés de gestion de la qualité.

En réponse aux recommandations et aux avis formulés par le Bureau de la Sécurité des transports à la suite de l'accident survenu à Lac-Mégantic en 2013, Transports Canada a émis un certain nombre de directives d'urgence et d'arrêtés ministériels sur l'immobilisation des trains et le transport ferroviaire de marchandises dangereuses afin de rehausser la sécurité des activités ferroviaires au Canada.

Les responsables du Programme de sécurité ferroviaire ont également achevé la rédaction accélérée de règlements clés découlant des modifications apportées à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* qui ont été adoptées en 2013, y compris l'entrée en vigueur de règlements régissant les certificats d'exploitation ferroviaire, les sanctions administratives pécuniaires, les passages à niveau, les renseignements sur le transport ainsi que les modifications visant les SGS. Les modifications réglementaires ont permis de renforcer le programme de surveillance en tenant compte des trois aspects clés suivants :

1) Fournir plus de détails et de clarté afin de faciliter la tâche :
   - du secteur ferroviaire en vue de mettre en œuvre les exigences relatives aux SGS;
   - de Transports Canada en vue de faire respecter son cadre de réglementation;
2) Élargir la portée de l'application des SGS aux compagnies de chemin de fer locales qui exercent leurs activités sur une voie de compétence fédérale;
3) Assurer l'entrée en vigueur de nouvelles dispositions découlant des modifications apportées à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
3.3 Sécurité ferroviaire				
34 265 437	34 265 437	36 881 268	35 333 175	(1 067 738)

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire		
3 576 598	3 243 462	333 136
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire		
14 826 251	20 570 738	(5 744 487)
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire		
15 862 588	11 518 975	4 343 613

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.3 Sécurité ferroviaire		
199	190	9
3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire		
22	28	(6)
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire		

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
139	145	(6)
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire		
38	17	21

Veuillez consulter la Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation pour obtenir des explications sur les écarts financiers budgétaires et les écarts en matière de ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Target	Résultats réels
3.3 Sécurité ferroviaire			
Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires (par million de trains-milles) qui se produisent sur les chemins de fer de compétence fédérale (ces accidents comprennent les déraillements et les collisions en voie principale, les déraillements et les collisions hors d'une voie principale, les incendies ou explosions et autres) (moyenne quinquennale) (amélioration = diminution)	12,7	16,02
Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Taux d'incidents ferroviaires (par million de trains-milles) qui se produisent sur les chemins de fer de compétence fédérale (ces incidents comprennent l'aiguillage de voie principale en position anormale, le mouvement dépassant les limites de vitesse autorisées, la fuite de marchandises dangereuses, un membre d'équipe frappé d'incapacité, le matériel roulant parti à la dérive, une indication moins contraignante que celle requise et le chevauchement d'autorisations sans mesure de protection) (moyenne quinquennale) (amélioration = diminution)	2,21	2,83[32]

[32] En 2014, le nombre d'incidents ferroviaires a diminué de 2,7 pour cent par rapport à 2013.

L'augmentation du nombre d'accidents ferroviaires enregistré en 2014 est principalement attribuable au changement visant les exigences relatives au signalement des déraillements qui a été apporté par le BST. Le terme « déraillement » est maintenant défini comme suit : « Chaque fois qu'une ou plusieurs roues d'un matériel roulant quittent la surface de roulement normale d'un rail. » On note une augmentation considérable du nombre de déraillements hors d'une voie principale en 2014.

En 2014, le nombre d'incidents ferroviaires a diminué de 2,7 pour cent par rapport à 2013.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Target	Résultats réels
3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire			
Le cadre réglementaire traite les risques les plus élevés.	Le pourcentage des stratégies d'atténuation des risques ferroviaires élaborées en fonction du nombre total des risques cernés. (amélioration = augmentation)	90 %	100 %[33]
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire			
L'industrie du transport ferroviaire possède une solide culture de sécurité	Indice de la mise en œuvre des SGS dans l'industrie du transport ferroviaire (amélioration = augmentation)	À déterminer[34]	Non mesurable
L'industrie du transport ferroviaire est conforme	Pourcentage de l'industrie du transport ferroviaire qui est conforme aux règles, règlements et normes énoncés dans la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (amélioration = augmentation)	80 %	Non mesurable[35]
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire			
Passages à niveau sécuritaires	Pourcentage de la réduction des collisions aux passages à niveau (amélioration = augmentation)	5 %	2,3 %[36]
Intrusions éliminées	Pourcentage de la réduction des accidents liés aux intrusions (amélioration = augmentation)	5 %	5,2 %[37]

[33] Des stratégies d'atténuation ont été définies pour tous les risques cernés en 2014–2015.
[34] Cet indicateur fait actuellement l'objet d'un examen en fonction du Règlement révisé sur le SGS.
[35] Idem.
[36] Le nombre de collisions aux passages à niveau est passé de 184 en 2013 à 180 en 2014.
[37] Les accidents liés aux intrusions sont passés de 58 en 2013 à 55 en 2014.

Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles

Description : Le programme de la Sécurité des véhicules automobiles, que régit la *Loi sur la sécurité automobile*[xxxiv], élabore, administre et supervise les politiques, règlements et normes nécessaires à assurer la sécurité des véhicules automobiles et celles des opérations commerciales d'une manière qui réponde aux normes nationales et internationales. Le Programme contribue à la réduction des décès et des blessures causés par la route et supervise la sécurité au sein de l'industrie automobile.

Sous-programme 3.4.1 : Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles

Description : Le programme du Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles offre un juste équilibre d'outils (politiques, directives, règlements et normes) afin de créer et d'assurer un cadre harmonieux à l'égard de la sécurité des véhicules automobiles à l'intention des Canadiens et de l'industrie canadienne des constructeurs automobiles. Le cadre s'élabore à partir des preuves obtenues sur le terrain lors d'enquêtes, d'essais physiques, de statistiques relatives aux collisions et de l'élaboration de projets conjoints de réglementations avec nos partenaires commerciaux.

Sous-programme 3.4.2 : Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles

Description : Le programme de Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles est axé sur le risque et évalue la conformité de l'industrie des constructeurs automobiles par rapport au cadre de réglementation en ayant recours aux inspections, aux audits, aux essais physiques, et, si nécessaire, aux mesures d'application de la loi.

Sous-programme 3.4.3 : Sécurité des transporteurs routiers

Description : Guidée par la *Loi sur la sécurité automobile*, le programme responsable de la sécurité des transporteurs routiers permet de veiller à la sécurité des conducteurs de véhicules utilitaires (camions et autobus) en faisant la promotion du Code national de sécurité (normes de rendement relatives aux opérations des véhicules utilitaires); en administrant un programme de subventions destiné aux provinces et territoires à l'égard de la mise en œuvre uniforme du Code national de sécurité et en assurant l'exécution du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires* élaboré par le gouvernement fédéral.

Analyse du rendement

Les responsables du Programme de la sécurité des véhicules automobiles de Transports Canada ont achevé avec succès les programmes et les livrables prévus, ou réalisé des progrès notables à leur égard, et ils ont dépassé plusieurs objectifs.

Les responsables du Programme ont notamment fait ce qui suit :

- Proposer des modifications à la *Loi sur la sécurité automobile*, qui ont été adoptées dans le cadre du projet de loi C-31, et à la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014*;
- Achever des règlements visant les commandes et les affichages et réaliser des progrès à l'égard des mesures de protection en cas de collision latérale et d'éjection;
- Terminer les programmes sur la résistance à l'impact et la prévention des accidents, dont les résultats ont aidé le Conseil de coopération en matière de réglementation (CCR) à remplir ses obligations. Ces résultats guideront également l'harmonisation des règlements sur la sécurité des véhicules automobiles à l'échelle nationale et internationale;
- Établir un plan de travail pour la phase II du CCR avec les responsables de la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis.

Transports Canada a traité environ mille plaintes supplémentaires concernant des défectuosités par rapport aux quelque 1 600 plaintes qui avaient été prévues à l'origine, et a obtenu une cote de presque 100 pour cent pour les normes de service. Le Ministère a également contribué à renforcer la sécurité des véhicules automobiles, a reçu et publié 150 rappels de plus que les 420 qui avaient été prévus à l'origine, et a exercé une influence directe sur 15 pour cent du nombre total de rappels.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
3.4 Sécurité des véhicules automobiles				
20 905 007	20 905 007	24 090 043	25 940 392	(5 035 385)

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles		
8 006 196	9 583 926	(1 577 730)
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles		
7 740 138	11 187 823	(3 447 685)
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers		
5 158 673	5 168 643	(9 970)

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.4 Sécurité des véhicules automobiles		
108	78	30
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles		
51	37	14
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles		
50	36	14
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers		
7	5	2

Veuillez consulter la Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation pour obtenir des explications sur les écarts financiers budgétaires et les écarts en matière de ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.4 Sécurité des véhicules automobiles			
Véhicules plus sécuritaires selon l'amélioration de la prévention et de la possibilité de survie aux collisions	Collisions par 10 000 véhicules automobiles immatriculés (amélioration = diminution)	Réduction de 2 % du taux en 2012 comparativement à la moyenne des 5 précédentes années	Réduction de 17,3 % en 2012 comparativement à la moyenne quinquennale (2007–2011); les données de 2012 sont les plus récentes données dont on dispose
Véhicules plus sécuritaires selon l'amélioration de la prévention et de la possibilité de survie aux collisions	Décès par tranche de 10 000 collisions survenues sur les routes publiques et signalées aux policiers (amélioration = diminution)	Réduction de 1 % du taux en 2012 comparativement à la moyenne des 5 précédentes années	Augmentation de 3 % en 2012 comparativement à la moyenne quinquennale (2007–2011); les données de 2012 sont les plus récentes données dont on dispose
Véhicules plus sécuritaires selon l'amélioration de la prévention et la possibilité de survie aux collisions	Blessures graves par tranche de 10 000 collisions survenues sur les routes publiques et signalées aux policiers	Réduction de 1 % du taux en 2012 comparativement à la moyenne des 5 précédentes années	Augmentation de 3,8 % en 2012 comparativement à la moyenne quinquennale (2007–2011); les données de 2012 sont les plus récentes données dont on dispose

Le nombre total de collisions a baissé en 2012 comparativement aux années antérieures, mais la variabilité dans les rapports de données sur les collisions des provinces et des territoires pourrait être attribuable au bilan qui s'est avéré beaucoup plus positif que ce

qui était anticipé en ce qui concerne la prévention des collisions (première analyse métrique).

Une légère augmentation du nombre de décès et de blessures graves jumelé à une diminution de l'ensemble des collisions explique l'augmentation fondée sur le taux calculé.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles			
Un cadre réglementaire fondé sur le rendement qui est harmonisé avec les régimes de sécurité automobile internationaux, s'il y a lieu	Pourcentage des normes qui sont harmonisées avec les normes internationales en matière de sécurité automobile (amélioration = augmentation)	80 %	81 %
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles			
L'industrie des véhicules automobiles est conforme aux normes réglementaires	Pourcentage de l'industrie des véhicules automobiles qui est conforme aux normes réglementaires (amélioration = augmentation)	80 %[38]	93 %
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers			
Régime de sécurité harmonisé pour les transporteurs routiers des provinces et des territoires, grâce à l'adoption du Code canadien de sécurité	Pourcentage des provinces et territoires qui ont adopté toutes les 15 normes figurant dans le Code canadien de sécurité (amélioration = augmentation)	80 %	80 %

Programme 3.5 : **Transport des marchandises dangereuses**

Description : Le programme de Transport des marchandises dangereuses, sous l'autorité de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*[xxxv] élabore, applique et surveille les politiques, les règlements et les normes nécessaires pour assurer le transport sécuritaire des marchandises dangereuses au Canada par tous les modes de transport en harmonie avec les normes internationales, et fournit une expertise en intervention d'urgence dans le cas d'un rejet de marchandises dangereuses. Ce programme vise

[38] Transports Canada réglemente des milliers de constructeurs de véhicules, d'importateurs et de distributeurs. Le niveau de conformité initial avait été établi à 80 pour cent afin de tenir compte de la difficulté de sensibiliser un nombre de petites entreprises très différentes au sujet de leurs obligations légales. Nos activités d'application de la loi, comme l'obtention et la vérification des documents de certification des nouveaux constructeurs et importateurs afin d'évaluer la conformité avec les normes de sécurité canadiennes, et la collaboration étroite avec l'Agence des services frontaliers du Canada, font en sorte de détecter les véhicules non conformes, et de prévenir leur entrée sur le marché, tant qu'ils ne répondent pas aux exigences réglementaires.

également à préparer et à coordonner l'intervention dans le cadre de menaces et d'incidents pour la sûreté et la sécurité susceptibles d'avoir des répercussions sur le système de transport national ou le Ministère en raison de substances chimiques, radiologiques, biologiques, nucléaires ou explosives. Le Programme contribue à la sécurité du transport des marchandises dangereuses, surveille l'industrie du transport, applique les conventions internationales signées par le Canada et intervient dans les situations d'urgence qui ont une incidence sur la sécurité des Canadiens.

Sous-programme 3.5.1 : Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses

Description : Le programme du Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses assure l'équilibre des outils (politiques, lignes directrices, règlements et normes) et fait la promotion d'un cadre réglementaire harmonisé pour le transport sécuritaire des marchandises dangereuses au Canada et de celles qui y sont importées.

Sous-programme 3.5.2 : Surveillance du transport des marchandises dangereuses

Description : Le programme de Surveillance du transport des marchandises dangereuses est fondé sur les risques et appuie la conformité de l'industrie au cadre réglementaire par l'entremise de services, d'activités de sensibilisation, d'évaluations et de validations, d'inspections, de vérifications et, le cas échéant, de mesures d'application de la loi.

Sous-programme 3.5.3 : Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses

Description: Le programme d'Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses, qui est exigé par la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, protège la vie humaine ou la santé et les biens ainsi que l'environnement en fournissant sans délai et 24 heures sur 24 des conseils scientifiques, des mesures de sécurité et des mesures d'action aux premiers intervenants par l'intermédiaire du CANUTEC à la suite d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses; en assurant une présence lors d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses et en offrant de l'orientation sur place en matière d'intervention par des spécialistes des mesures correctives; en produisant le *Guide des mesures d'urgence* en tant qu'outil pour une intervention initiale durant les 15 premières minutes sur les lieux d'un accident mettant en cause des marchandises dangereuses; en intervenant lors de menaces à la sécurité en partenariat avec l'industrie; et en effectuant des recherches sur les interventions d'urgence donnant suite à des rejets de produits chimiques.

Analyse du rendement

Transports Canada a apporté plusieurs modifications réglementaires en vue de rehausser l'étiquetage et la manutention des marchandises dangereuses, comme le pétrole brut et les batteries au lithium. La collaboration étroite et la mise en place de normes techniques

visant les nouveaux wagons-citernes TC-117 a permis d'harmoniser les normes, lesquelles ont été publiées afin d'obtenir des commentaires.

Nous avons également fait ce qui suit :

- Lancer un projet de recherche avec Alberta Innovates Technology Futures afin d'évaluer les propriétés, les comportements et les dangers liés au pétrole brut, en procédant à l'échantillonnage, à l'essai et à l'analyse d'environ 100 échantillons transportés par voie routière ou ferroviaire dans diverses régions du Canada;
- Continuer à améliorer notre capacité de surveillance et d'application de la loi en pourvoyant les nouveaux postes d'inspecteur;
- Établir des outils et des programmes de formation spécialisés;
- Améliorer l'efficacité du système de gestion de l'information sur le transport des marchandises dangereuses afin d'assurer l'intégralité, l'uniformité et la fiabilité des données transmises. La phase d'essai sur le bureau d'information a été mise au point et l'application est prête à entrer en production;
- Élaborer un protocole d'entente générique sur le partage des données aux fins de discussions avec les provinces et les territoires. Des réunions ont eu lieu avec l'Alberta, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Ontario et le Manitoba. D'autres discussions sont prévues au cours de l'exercice 2015–2016.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
3.5 Transport des marchandises dangereuses				
14 727 734	14 727 734	21 122 353	22 740 646	(8 012 912)

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses		
3 318 097	4 684 002	(1 365 905)
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses		
8 758 808	13 837 954	(5 079 146)
3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses		
2 650 829	4 218 690	(1 567 861)

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.5 Transport des marchandises dangereuses		
124	172	(48)
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses		
27	42	(15)
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses		
72	105	(33)
3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses		
25	25	0

Veuillez consulter la Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation pour obtenir des explications sur les écarts financiers budgétaires et les écarts en matière de ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.5 Transport des marchandises dangereuses			
Sécurité publique pendant le transport des marchandises dangereuses	Le nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler par mille milliards de dollars du produit intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale) (amélioration = diminution)	193,5	203,1
Sécurité publique pendant le transport des marchandises dangereuses	Nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler, qui ont causé des blessures ou des décès par mille milliards de dollars du produit intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale) (amélioration = diminution)	3,3	3,7

Le nombre d'accidents causant le rejet de marchandises dangereuses était plus élevé en 2014–2015 qu'au cours du précédent exercice. Cette augmentation peut être attribuable à une augmentation du nombre d'accidents survenant pendant le transport plutôt que pendant la manipulation aux points d'origine et de destination.

La majorité de ces accidents ont causé un décès ou une blessure.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses			
Harmonisation du *Règlement sur le transport de marchandises dangereuses* avec les règlements internationaux et les normes nationales	Pourcentage de toutes les exigences réglementaires, nouvelles ou modifiées, qui doivent être harmonisées avec les règlements internationaux. (amélioration = augmentation)	70 %[39]	Cette initiative est sur la bonne voie pour sa deuxième année d'un plan triennal (estimation actuelle à 75 %)
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses			
L'industrie des marchandises dangereuses est conforme	Pourcentage d'inspection où la note accordée à la conformité est de plus de 8 dans le Système d'information des inspections (gravité de la non-conformité multipliée par les risques liés à la classe de marchandises dangereuses) (amélioration = diminution)	Cet indicateur est en cours de révision	Cet indicateur est en cours de révision
3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses			
Opérations sécuritaires sur les lieux des accidents	Pourcentage des lieux d'accident où les mesures correctives sont efficaces à la suite de l'intervention d'un expert du transport des marchandises dangereuses (amélioration = augmentation)	90 %	100 %

Les responsables du programme Surveillance du transport des marchandises dangereuses utilisent une approche fondée sur les risques afin de cibler les inspections assorties d'un programme aléatoire d'estimation de la conformité. Les taux de conformité peuvent varier énormément d'une année à l'autre, mais chaque incident de non-conformité entraîne une mesure corrective. La gravité des cas de non-conformité peut varier énormément. Il peut s'agir, par exemple, d'un simple cas où il manque une étiquette sur un contenant en passant par l'omission de faire approuver le plan d'intervention d'urgence exigé.

Les responsables du programme ont également instauré un système amélioré d'information pour les inspecteurs en octobre 2013, et ils continuent de surveiller les différences dans le nombre de lieux d'accident où les mesures d'intervention ont été efficaces. Du point de vue de l'intervention d'urgence, le personnel du programme est intervenu dans 100 pour cent des accidents, soit en personne ou par téléphone, comme il a été déterminé dans la méthodologie d'évaluation initiale des risques. Dans l'ensemble, le

[39] Transports Canada prévoit augmenter la cible au fil du temps, mais compte tenu de la spécificité canadienne, la cible ne peut pas être de 100 pour cent. Bien que difficilement quantifiables, les résultats de l'analyse suggèrent que l'harmonisation des règlements canadiens avec les règlements internationaux dépasse de beaucoup l'objectif de 70 pour cent.

Centre canadien d'urgence transport a répondu à 22 138 appels (dont 949 étaient de réelles urgences).

Programme 3.6 : Sûreté aérienne

Description : Le programme de Sûreté aérienne permet d'élaborer, d'administrer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sûreté des activités de l'aviation conformément aux normes internationales. Le Programme est fondé sur les risques. Il favorise la sûreté du réseau de transport aérien et permet d'assurer la surveillance de la sûreté de l'industrie de l'aviation tout en veillant à ce que le Canada respecte les normes internationales.

Sous-programme 3.6.1 : Cadre réglementaire de la sûreté aérienne

Description : Le Cadre réglementaire de la sûreté aérienne permet d'élaborer et d'utiliser un juste équilibre d'outils (politiques, lignes directrices, règlements et normes) afin de promouvoir un cadre réglementaire harmonisé en matière de sûreté aérienne, pour les Canadiens et l'industrie canadienne du transport aérien.

Sous-programme 3.6.2 : Surveillance de la sûreté aérienne

Description : Le programme de Surveillance de la sûreté aérienne favorise la conformité de l'industrie du transport aérien au cadre de réglementation au moyen de services, d'évaluations et de validations, d'inspections, de vérifications et de mesures d'application de la loi. Le Programme contribue également à la sûreté aérienne grâce a des procédures, des plans et des outils de gestion des incidents.

Sous-programme 3.6.3 : Infrastructure technologique de la sûreté aérienne

Description : Le programme d'Infrastructure technologique de la sûreté aérienne permet d'élaborer et d'évaluer des normes, des données de recherche et des pratiques exemplaires en matière de technologie qui contribuent à la gestion efficace et uniforme des risques pour la sûreté aérienne, et d'en fournir l'accès aux intervenants.

Analyse du rendement

Transports Canada a continué d'améliorer la sûreté aérienne en renforçant le régime canadien sur le contrôle du fret aérien, en améliorant le contrôle des travailleurs aux aéroports et en élaborant des plans de sûreté aéroportuaire. Nous avons adopté et intégré des processus et des procédures à l'appui du régime de surveillance amélioré de l'organisation et nous avons établi un programme de contrôle de la qualité qui s'applique tant à l'échelle nationale de façon générale qu'à chaque région de façon plus précise. Ainsi, nous avons mis en œuvre un cadre de contrôle de la qualité en janvier 2015.

Nous avons également préparé des ajustements réglementaires à l'appui du plan d'action Par-delà la frontière en élargissant la portée des avantages d'être membre du programme

NEXUS pour les Canadiens qui voyagent aux États-Unis et en supervisant les mises à niveau de l'équipement de contrôle des bagages enregistrés des passagers aux aéroports clés. Les améliorations suivantes liées à ces mises à niveau de l'équipement ont été définies dans le cadre d'une étude réalisée par le Groupe Inter*VISTAS* :

- Économies de coûts pour les compagnies aériennes relativement à la manutention des bagages et à la livraison des bagages envoyés aux mauvais destinataires;
- Économies totales prévues de l'ordre de 17 millions de dollars américains par année pour les intervenants (y compris les compagnies aériennes et la Transportation Security Administration);
- Harmonisation accrue entre le Canada et les États-Unis;
- Aisance et commodité pour les passagers;
- Avantages pour les responsables de la sûreté aérienne liés au déploiement de l'équipement de contrôle amélioré et à la capacité de recentrer les ressources sur les bagages qui nécessitent un contrôle supplémentaire afin de répondre aux menaces possibles.

Le Ministère continue d'appuyer les initiatives visant à améliorer la sûreté aérienne tout en facilitant le transport des passagers et des marchandises.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
3.6 Sûreté aérienne				
31 672 052	31 672 052	35 624 038	32 722 389	(1 050 337)

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne		
4 956 239	7 264 640	(2 308 401)
3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne		
18 603 934	23 863 866	(5 259 932)
3.6.3 Infrastructure technologique de la sûreté aérienne		
8 111 879	1 593 883	6 517 996

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.6 Sûreté aérienne		
300	265	35
3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne		

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
42	59	(17)
3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne		
201	195	6
3.6.3 Infrastructure technologique de la sûreté aérienne		
57	11	46

Veuillez consulter la Section 1 : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation pour obtenir des explications sur les écarts financiers budgétaires et les écarts en matière de ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.6 Sûreté aérienne			
Les normes canadiennes sont alignées sur les normes de sûreté aérienne internationales	Pourcentage des règlements sur la sûreté aérienne harmonisés avec les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (amélioration = augmentation)	100 %	100 %
3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne			
Le cadre réglementaire est conforme aux normes internationales	Pourcentage du cadre réglementaire qui est harmonisé avec les normes internationales (amélioration = augmentation)	100 %	100 %
3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne			
Les intervenants comprennent les exigences de conformité dans le cadre réglementaire de la sûreté	Pourcentage des inspections achevées qui n'ont révélé aucune lacune (amélioration = augmentation)	90 %	95,2 %
3.6.3 Programme d'infrastructure technologique			
Les intervenants ont accès aux normes	Pourcentage des technologies approuvées mises à la disposition des intervenants (amélioration = augmentation)	90 %	100 %

Programme 3.7 : Sûreté maritime

Description : Le programme de Sûreté maritime, en vertu de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*[xxxvi] permet d'élaborer, d'administrer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires au déroulement des activités maritimes en toute sécurité conformément aux normes internationales. Le Programme favorise la sûreté du réseau de transport maritime et permet d'assurer la surveillance de l'industrie du transport maritime réglementée et d'appliquer les conventions internationales signées par le Canada. Le Programme permet de coordonner l'élaboration de politiques et de règlements en matière de sûreté maritime dans l'ensemble du gouvernement du Canada au moyen du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, dont la direction lui incombe, et d'activités connexes.

Sous-programme 3.7.1 : Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime

Description : Le Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime fournit un juste équilibre d'outils (politiques, lignes directrices, règlements et normes) afin de promouvoir un cadre réglementaire harmonisé en matière de sûreté maritime pour les Canadiens et l'industrie maritime.

Sous-programme 3.7.2 : Surveillance de la sûreté maritime

Description : Le programme de Surveillance de la sûreté maritime est fondé sur les risques et il favorise la conformité de l'industrie de la sûreté maritime au cadre réglementaire au moyen de services, d'évaluations et de validations, d'inspections, de vérifications et, au besoin, de mesures d'application de la loi.

Sous-programme 3.7.3 : Centres d'opérations de sûreté maritime

Description : Le programme des Centres d'opérations de sûreté maritime vise à détecter et à évaluer les menaces dans le secteur maritime canadien ainsi qu'à appuyer une intervention quant à ces menaces. Il se positionne comme un partenaire principal des Centres des opérations de la sûreté maritime, en réalisant des évaluations de la menace et des risques que posent les bâtiments entrant dans des eaux canadiennes et des évaluations de la menace liée aux installations au Canada. Les Centres sont également une interface du secteur maritime entre les partenaires et les intervenants nationaux et internationaux et ils appuient le Programme de surveillance de la sûreté maritime. Transports Canada est un partenaire des Centres des opérations de la sûreté maritime, tout comme l'Agence des services frontaliers du Canada, la Garde côtière canadienne, le ministère de la Défense nationale et la Gendarmerie royale du Canada. L'évaluation de la menace et l'évaluation des risques effectués par les inspecteurs jettent les bases de l'établissement des zones réglementées dans les installations maritimes et le contrôle de l'accès subséquent. Seules les personnes titulaires d'une habilitation de sécurité en matière de transport maritime auraient accès aux zones réglementées. Les systèmes de contrôle d'accès seront vérifiés et mis à l'essai par les inspecteurs dans les régions. Le fait de ne pas contrôler l'accès peut entraîner des sanctions.

Analyse du rendement

Transports Canada a continué de moderniser les cadres de réglementation et de surveillance de la Sûreté maritime en élaborant de nouveaux règlements et en modifiant les règlements existants afin d'assurer ce qui suit :

- une harmonisation avec le milieu marin changeant;
- une amélioration des activités de conformité et de surveillance afin de réduire au minimum le nombre d'incidents dans les eaux canadiennes.

Le 19 juin 2014, le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* a été modifié afin de voir principalement à ce qui suit :

- Incorporer les dispositions relatives à la formation sur la sûreté à l'intention de tout le personnel du bâtiment tirées de la Convention de l'Organisation maritime internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille;
- Assurer une harmonisation accrue avec le régime de réglementation utilisé aux États-Unis;
- Réduire la paperasserie afin de faire progresser les négociations en matière de commerce entre les deux pays.

Des progrès considérables ont été réalisés dans l'élaboration d'un programme de conformité des grands voiliers sur le plan de la sûreté, lequel aborde les exigences relatives à la sûreté visant les grands voiliers et les installations maritimes qui participent aux événements organisés pour ce type de bateau.

Transports Canada a également fait progresser les travaux relatifs au renforcement de son cadre de réglementation respectant les conventions internationales dans le cadre du Plan d'action du Conseil de coopération Canada-États-Unis en matière de réglementation. Le Ministère a également élaboré, en collaboration avec la Garde côtière américaine, un énoncé de partenariat en matière de réglementation, lequel :

- décrit en détail les rôles et les responsabilités;
- relève les occasions de mobilisation des intervenants et les travaux à accomplir;
- définit deux plans de travail distincts pour les initiatives régionales ainsi qu'un plan de travail réglementaire.

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
3.7 Sûreté maritime				
12 788 946	12 788 946	14 765 418	14 429 160	(1 640 214)

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime		
1 062 648	1 989 984	(927 336)
3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime		
6 861 806	8 112 310	(1 250 504)
3.7.3 Centres d'opérations de sûreté maritime		
4 864 492	4 326 866	537 626

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.7 Sûreté maritime		
117	112	5
3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime		
7	16	(9)
3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime		
66	61	5
3.7.3 Centres d'opérations de sûreté maritime		
44	35	9

Veuillez consulter la Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation pour obtenir des explications sur les écarts financiers budgétaires et les écarts en matière de ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.7 Sûreté maritime			
L'industrie a confiance dans le système de sûreté maritime du Canada	Pourcentage de l'industrie qui indique qu'elle a confiance dans le système de sûreté maritime du Canada (amélioration = augmentation)	80 %	80 %
3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime			
Un cadre de réglementation axé sur le risque conforme aux conventions internationales	Pourcentage du cadre de réglementation aligné sur les lois canadiennes ou les conventions internationales adoptées (amélioration = augmentation)	85 %	65 %[40]
3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime			
Les intervenants respectent les exigences du cadre de réglementation de la sûreté maritime	Pourcentage d'inspections exécutées qui n'ont pas donné lieu à une sanction administrative pécuniaire[41] (amélioration = augmentation)	90 %	100 %
3.7.3 Centres d'opérations de sûreté maritime			
Le gouvernement du Canada dispose des renseignements nécessaires pour intervenir en cas de menaces ou d'incidents liés à la sûreté maritime	Pourcentage des bâtiments pénétrant en eaux canadiennes pour lesquels une matrice de conformité à la réglementation est établie (amélioration = augmentation)	100 %	100 %

Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal

Description: Le programme de la Sûreté du transport terrestre et intermodal, en s'appuyant sur la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*[xxxvii] et la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, élabore, gère

[40] De nouvelles conventions et de nouveaux codes ont été adoptés, ce qui a entraîné une augmentation du nombre des modifications réglementaires. Une analyse des lacunes est en cours afin d'assurer le respect des obligations internationales.

[41] Des sanctions administratives pécuniaires sont habituellement utilisées pour les infractions de gravité modérée ou élevée ou dans les cas où la personne refuse d'accepter la responsabilité de l'infraction.

et supervise, les politiques, les cadres réglementaires et volontaires, ainsi que les normes et les documents d'orientation nécessaires à la conduite sûre des activités liées au transport terrestre et intermodal. Le Programme encourage la sûreté du système de transport terrestre et intermodal au Canada.

Analyse du rendement

Transports Canada a continué de renforcer son programme de surveillance pour le transport terrestre et intermodal en peaufinant son processus d'établissement de rapports et en améliorant son programme d'assurance et de contrôle de la qualité. Nous avons fait ce qui suit :

- Renforcer la sûreté des ponts et tunnels internationaux au Canada;
- Créer un comité de gestion du protocole d'entente sur les ponts et tunnels internationaux;
- Entreprendre la mise en œuvre d'un programme de surveillance;
- Réaliser des progrès au chapitre des négociations avec les propriétaires et les exploitants des ponts et tunnels internationaux de catégories 2 et 3, y compris la conclusion d'un autre protocole d'entente avec une autre province importante;
- Poursuivre les travaux sur l'analyse axée sur les risques visant la sûreté des ponts et tunnels nationaux, en menant à bien des évaluations des risques au niveau des installations concernant deux importants ponts nationaux au Québec.

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal				
4 739 231	4 739 231	5 099 930	5 096 531	(357 300)

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal		
42	37	5

Veuillez consulter la Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation pour obtenir des explications sur les écarts financiers budgétaires et les écarts en matière de ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal			
Les intervenants respectent les modalités des cadres volontaires	Pourcentage d'évaluation des visites de site et de documentation des intervenants qui ont entraîné la délivrance d'une lettre de non-conformité au protocole d'entente (amélioration = diminution)	5 %	0 %[42]

Programme 3.9 : Sécurité et sûreté multimodale

Description : Le programme de Sécurité et sûreté multimodale contribue aux politiques et aux normes qui servent à rehausser la sécurité et la sûreté dans plus d'un mode de transport (par exemple, les systèmes de gestion intégrée et les évaluations du renseignement). Ce programme fournit également de la formation technique commune aux employés et aux inspecteurs de systèmes pour veiller à ce que le Ministère soit en mesure d'inspecter les exploitants, d'appliquer les règlements, et de répondre à toutes les situations d'urgence qui pourraient toucher le réseau national des transports au Canada. En dernier lieu, ce programme prépare et coordonne les interventions en cas de menaces émergentes visant la sécurité et la sûreté, et de situations qui pourraient avoir des répercussions sur le réseau national des transports ou le Ministère.

Sous-programme 3.9.1 : Stratégies et services intégrés multimodals

Description : Le programme des Stratégies et services intégrés multimodals fournit l'orientation stratégique et les conseils au sujet des enjeux et des initiatives de réglementation et de politiques transectoriels touchant les transports au sein de Sécurité et Sûreté, et en fait la coordination. Ce programme dirige également les initiatives de planification et d'établissement de rapports intégrés pour Sécurité et Sûreté. Il sert de principal point de contact du Ministère pour les questions de sûreté et de renseignements par l'entremise de son lien avec le secteur canadien du renseignement de sécurité, et il joue un rôle central dans l'échange et l'analyse du renseignement de sécurité. De plus, la responsabilité incombe à ce programme de traiter les habilitations de sécurité en matière de transport des travailleurs au sein de l'infrastructure nationale de transport.

Sous-programme 3.9.2 : Préparatifs d'urgence et les centres d'intervention

[42] Il n'a pas été nécessaire de présenter des lettres de non-conformité, car les questions en suspens ont été réglées grâce à une mobilisation exhaustive des intervenants.

Description : Le programme des Préparatifs d'urgence et des centres d'intervention vise à faire en sorte que Transports Canada soit prêt à intervenir, et soit en mesure de le faire, en cas de nouvelles menaces ou de situations pouvant avoir des répercussions sur le réseau national des transports, par une étroite collaboration avec ses partenaires du ministère, de l'industrie, des intervenants et des autres ministères ou organismes. Le Programme vise à assurer que le Ministère continue de s'acquitter de ses responsabilités avec succès en vertu de la *Loi sur la gestion des urgences*[xxxviii], y compris conformément au programme de gestion des urgences du gouvernement du Canada, en se concentrant surtout sur les activités de préparatifs et d'intervention.

Sous-programme 3.9.3 : Formation technique intégrée

Description : Le programme de Formation technique intégrée assume la responsabilité d'évaluer, de concevoir, d'élaborer, d'offrir et d'évaluer la formation technique et de surveillance. Ce programme fournit les produits nécessaires à la formation technique des inspecteurs de la sécurité et de la sûreté et d'autres clients comme les gouvernements étrangers. Ce programme s'assure en outre que les inspecteurs de Transports Canada sont préparés, équipés et prêts à exécuter leurs tâches de surveillance à l'appui de Sécurité et Sûreté.

Analyse du rendement

Transports Canada a poursuivi l'élaboration de lignes directrices et d'outils afin d'aider les responsables de tous les programmes de Sécurité et Sûreté à entreprendre des activités de surveillance, y compris la planification d'inspections axées sur les risques et la production de rapports connexes. Les responsables de la Directive sur la surveillance de la sécurité et de la sûreté (DSSS) de Transports Canada s'efforcent d'appuyer l'application uniforme des procédures nationales, de peaufiner la planification des inspections axées sur les risques et la production de rapports connexes et de veiller à ce que les composantes clés de l'assurance de la qualité se déroulent comme prévu. Au cours de la dernière année, les responsables de l'ensemble des programmes ont réalisé des autoévaluations de chaque élément de la DSSS, ce qui leur a permis de relever les secteurs prioritaires nécessitant une prise de mesures supplémentaires.

Nous avons également élaboré et mis en œuvre un plan d'application de la loi multimodal grâce auquel un centre d'expertise en matière d'application de la loi a été établi (le Centre). Nous avons ainsi élaboré des procédures d'application de la loi opérationnelles de base et lancé un programme de formation sur la sensibilisation à l'application de la loi multimodal. Le Centre poursuivra ses travaux en vue de mobiliser les responsables de tous les programmes, d'acquérir des connaissances sur des secteurs précis de l'application de la loi (enquête, mesures d'application de la loi, etc.) et d'améliorer de façon continue les fonctions d'application de la loi du Ministère.

Les responsables du Programme de sécurité et de sûreté du transport multimodal ont fourni ce qui suit :

- un appui, une coordination et des conseils relativement à la gouvernance, aux systèmes et aux processus réglementaires de Transports Canada;
- des analyses coûts-avantages et de l'expertise aux organismes de réglementation à propos d'initiatives réglementaires précises;
- un appui dans la mise en œuvre de l'initiative de réduction du fardeau administratif du gouvernement.

Nous avons poursuivi les travaux en vue de moderniser le Programme des préparatifs d'urgence, en collaboration avec un centre d'intervention amélioré, et nous avons joué un rôle plus proactif dans le traitement des menaces et des situations émergentes. Le Ministère a créé ce nouveau modèle organisationnel en regroupant les Opérations de contingence de l'Aviation civile (OCAC) et en installant le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) dans le Centre d'intervention de Transports Canada (CITC). L'adoption de ce nouveau modèle a permis de faire ce qui suit :

- Maintenir l'excellence en matière de prestation des programmes;
- Créer un centre plus solide d'intervention en cas d'incident et de crise, qui offre des services à Transports Canada dans l'ensemble du pays et réunit tous les modes;
- Permettre une collaboration étroite entre tous les ordres de gouvernement, les autres ministères gouvernementaux (p. ex. Sécurité publique, Santé Canada et Patrimoine canadien) et les groupes et les bureaux régionaux de Transports Canada en vue de renforcer l'état de préparation du Ministère et d'assurer une gestion efficace des urgences touchant le réseau de transport national et le Ministère.

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
3.9 Sécurité et sûreté multimodale				
11 153 164	11 153 164	18 322 753	19 315 574	(8 162 410)

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
3.9.1 Stratégies et services intégrés multimodals		
8 337 878	10 409 636	(2 071 758)
3.9.2 Préparatifs d'urgence et les centres d'intervention		
2 047 230	4 082 609	(2 035 379)
3.9.3 Formation technique intégrée		
768 056	4 823 329	(4 055 273)

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.9 Sécurité et sûreté multimodale		
119	162	(43)
3.9.1 Stratégies et services intégrés multimodals		
91	86	5
3.9.2 Préparatifs d'urgence et les centres d'intervention		
20	37	(17)
3.9.3 Formation technique intégrée		
8	39	(31)

Veuillez consulter la Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation pour obtenir des explications sur les écarts financiers budgétaires et les écarts en matière de ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.9 Sécurité et sûreté multimodale			
Les questions relatives à la sécurité et à la sûreté des transports sont gérées de manière uniforme pour tous les modes de transport.	Pourcentage des activités plurimodales terminées avec succès à l'appui des priorités du résultat stratégique (amélioration = augmentation)	Cet indicateur est en cours d'examen.	Cet indicateur est en cours d'examen.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.9.1 Stratégies et services intégrés multimodals			
Les intervenants internes ont les renseignements dont ils ont besoin afin de gérer les questions relatives à la sécurité et à la sûreté des transports de manière intégrée et cohérente pour tous les modes de transport	Pourcentage de clients des modes de Sécurité et Sûreté indiquant un taux de satisfaction (au moins 80 %) concernant les services, l'expertise et l'orientation fournis (amélioration = augmentation)	Cet indicateur est en cours d'examen.	Cet indicateur est en cours d'examen.
3.9.2 Préparatifs d'urgence et les centres d'intervention			
Transports Canada s'acquitte de ses responsabilités en matière de préparatifs	Note dans les sections sur les préparatifs de l'évaluation du Plan stratégique de gestion des urgences de	85 %	81,25 %[43]

[43] Ce résultat est tiré des données de 2012-2013. Un plan d'action a été élaboré pour donner suite aux recommandations de Sécurité publique Canada (SP) concernant le renforcement du plan stratégique de gestion des urgences de Transports Canada. Cependant, SP met actuellement à jour son guide de planification ainsi qu'un nouveau programme d'évaluation axés sur les domaines prioritaires.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
prévues aux termes de la *Loi sur la gestion des urgences*	Transports Canada réalisée par Sécurité publique Canada		
Transports Canada est en mesure d'intervenir en cas de situations d'urgence	Cote sur l'état de préparation des centres d'intervention de Transports Canada (amélioration = augmentation)	80 %	83 %
3.9.3 Formation technique intégrée			
Les inspecteurs et les experts techniques possèdent les compétences techniques requises pour assumer leurs responsabilités conformément aux normes établies	Pourcentage d'apprenants indiquant un taux de satisfaction d'au moins 80 % concernant les cours et les ateliers de formation (amélioration = augmentation)	75 %	91 %

Programme 4.1 : Services internes[44]

Description : Les Services internes sont des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont administrés de façon à répondre aux besoins des programmes et des autres obligations générales d'une organisation. Ces groupes sont les suivants : services de gestion[45] et de surveillance, services des communications, services juridiques, services de gestion des ressources humaines, services de gestion des finances, services de gestion de l'information, services des technologies de l'information, services de gestion des biens immobiliers, services de gestion du matériel et services de gestion des acquisitions. Les Services internes comprennent uniquement les activités et les ressources destinées à l'ensemble d'une organisation et non celles fournies à un programme particulier.

Analyse du rendement

Transports Canada a continué de s'assurer qu'il était prêt à s'adapter aux processus opérationnels et à la capacité de l'effectif au sein des Services internes afin de suivre les nouvelles orientations de la fonction publique et de réaliser des gains en efficience internes.

Les vérifications et les examens internes ont fourni au Comité de vérification, au sous-ministre et aux membres de la haute direction une assurance et des conseils objectifs

[44] L'information sur la mesure du rendement n'est pas fournie, car le Secrétariat du Conseil du Trésor élabore en ce moment un cadre pangouvernemental uniformisé de mesure du rendement des services internes.

[45] Les groupes de services suivants font partie des Services de gestion et de surveillance : Politique stratégique et relations intergouvernementales, Services à la haute direction, Planification et établissement de rapports ministériels, Vérification interne, Évaluation, Bureau de l'intégrité, Gouvernance des sociétés d'État et Gestion interne.

et impartiaux sur toutes les facettes importantes de la gestion du risque et des pratiques et contrôles de gestion. Voici certains exemples :

- Les vérifications de la gouvernance, de la classification organisationnelle et de la planification, de la budgétisation et et des prévisions ont mis en évidence le rôle essentiel des facilitateurs et des responsables de la gérance, l'importance d'une meilleure harmonisation avec le programme élargi des réformes à l'échelle du gouvernement ainsi que le besoin d'avoir des mesures du rendement plus significatives au-delà des indicateurs financiers;
- La vérification du processus d'habilitation de sécurité a permis de souligner la nécessité de renforcer le cadre de contrôle de gestion qui s'applique à certains aspects de la sécurité matérielle et de la sécurité liée à la GI-TI ainsi que d'améliorer la production de rapports;
- L'examen du cadre des systèmes de gestion de la qualité a permis de confirmer la présence d'enjeux importants dans les programmes de surveillance ministérielle, plus précisément en ce qui concerne la planification et l'exécution des inspections, la production de rapports et la surveillance ainsi que l'assurance de la qualité globale;
- Les vérifications du commissaire à l'environnement et au développement durable ont mis en évidence les efforts déployés par Transports Canada pour détecter des substances nocives et potentiellement dangereuses, améliorer les renseignements sur les risques liés aux petits bâtiments et mieux gérer les données sur le trafic maritime. À l'avenir, le Ministère mettra à profit ces initiatives, de concert avec d'autres ministères, en vue d'envisager une stratégie pour le Nord.

Le Ministère a exercé de solides fonctions de vérification et d'évaluation en faisant ce qui suit :

- Mettre en œuvre les plans annuels approuvés de vérification et d'évaluation axés sur les risques;
- Rendre compte des constatations découlant des vérifications et des évaluations à un comité d'évaluation et à un comité de vérification externe;
- Surveiller et évaluer les risques de façon proactive;
- Présenter les recommandations en suspens découlant des vérifications et des évaluations externes et internes.

Nous avons également cherché des moyens d'améliorer l'efficacité et la capacité du système de gestion de l'information afin de veiller à ce que les données de Transports Canada soient complètes, uniformes, fiables et échangeables. Nous avons établi des partenariats fructueux avec Services partagés Canada et conservé notre capacité à assurer la prestation de services de gestion de l'information et de technologie de l'information (GI-TI) durant la transition du gouvernement du Canada vers la centralisation des services. Nous avons apporté de nombreuses améliorations relativement à la sécurité de la GI-TI et élargi notre capacité à organiser des vidéoconférences à l'échelle nationale en vue d'améliorer la collaboration grâce à

l'échange de renseignements. Nous avons également lancé le processus de planification relatif aux nouveaux services de courriel et à Microsoft Office 2013, et avons considérablement progressé à cet égard.

En outre, les améliorations apportées à la gouvernance de la GI-TI ont permis d'accroître la participation des intervenants et de la haute direction et ainsi de nous permettre de répondre aux besoins opérationnels et d'appuyer les priorités à divers niveaux de l'organisation grâce à des solutions de GI-TI optimales et rentables. Une sensibilisation accrue à l'égard de la GI-TI à divers niveaux de l'organisation a augmenté la participation aux analyses de rentabilisation et à la conception des systèmes. Des initiatives de rationalisation des applications, d'architecture des systèmes et de soutien à la prise de décisions sont en cours afin d'assurer une meilleure utilisation des données.

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
151 536 296	163 327 800	162 567 859	165 516 583	(2 188 783)

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1 163	1 188	(25)

Veuillez consulter la Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation pour obtenir des explications sur les écarts financiers budgétaires et les écarts en matière de ressources humaines.

Section III : Renseignements supplémentaires

Faits saillants des états financiers

États financiers

Transports Canada
État condensé des opérations et de la situation financière nette ministérielle (non audité)
Pour l'exercice se terminant le 31 mars 2015
(en milliards de dollars)

	Résultats attendus 2014–2015	Résultats réels 2014–2015	Résultats réels 2013–2014	Écart (résultats réels 2014–2015 moins résultats attendus 2014–2015)	Écart (résultats réels 2014–2015 moins résultats réels 2013–2014)
Total des charges	1 774 097	1 765 590	1 530 246	(8 507)	235 344
Total des revenus	86 917	89 385	87 892	2 468	1 493
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	1 687 180	1 676 205	1 449 110	(10 975)	227 095
Situation financière nette du Ministère	s.o.	1 351 486	1 357 604	s.o.	(6 118)

Transports Canada
État condensé de la situation financière (non audité)
Au 31 mars 2015 (en milliers de dollars)

	2014–2015	2013–2014	Écart (2014–2015 moins 2013–2014)
Total des passifs nets	1 883 043	1 637 335	245 708
Total des actifs financiers nets	976 643	716 708	259 935
Dette nette du ministère	906 400	920 627	(14 227)
Total des actifs non financiers	2 257 886	2 278 231	(20 345)
Situation financière nette du Ministère	1 351 486	1 357 604	(6 118)

Les rapports financiers de Transports Canada sont disponibles sur notre site web[xxxix].

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires qui figurent dans le *Rapport ministériel sur le rendement* 2014–2015 peuvent être consultés sur le site Web de Transports Canada[xl].

- Stratégie fédérale de développement durable;
- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert de 5 millions de dollars ou plus;
- Initiatives horizontales;
- Vérifications internes et évaluations;
- Réponse aux comités parlementaires et aux audits externes;
- Rapport d'étape sur les projets visés par une approbation spéciale du Conseil du Trésor;
- Rapport d'étape sur les projets de transformation et les grands projets de l'État;
- Rapport sur les frais d'utilisation, les redevances réglementaires et les frais externes.

Dépenses fiscales et évaluations

Il est possible de recourir au régime fiscal pour atteindre des objectifs de la politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'impôt, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances Canada publie annuellement des estimations et des projections du coût de ces mesures dans une publication intitulée Dépenses fiscales et évaluations[xli] Les mesures fiscales présentées dans ladite publication relèvent de la seule responsabilité du ministre des Finances.

Section IV : Coordonnées de l'organisation

Vos commentaires à propos de ce rapport sont les bienvenus.

Courriel : Questions@tc.gc.ca
Téléphone : 613 990-2309
Numéro sans frais : 1 866 995-9737
Téléimprimeur (ATS) : 1 888 675-6863
Télécopieur : 613 954-4731

Adresse postale :
Transports Canada (ADI)
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Annexe : Définitions

Architecture d'alignement des programmes (*Program Alignment Architecture*) : Répertoire structuré de tous les programmes d'un ministère ou organisme qui décrit les liens hiérarchiques entre les programmes et les liens aux résultats stratégiques auxquels ils contribuent.

Cadre pangouvernemental (*whole-of-government framework*) : Schéma représentant la contribution financière des organisations fédérales qui dépendent de crédits parlementaires en harmonisant leurs programmes avec un ensemble de 16 secteurs de résultat pangouvernementaux de haut niveau regroupés sous 4 secteurs de dépenses.

Cible (*target*) : Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit atteindre dans un délai précis. Une cible peut être quantitative ou qualitative.

Crédit (*appropriation*) : Autorisation donnée par le Parlement d'effectuer des paiements sur le Trésor.

Dépenses budgétaires (*budgetary expenditures*) : Les dépenses budgétaires comprennent les dépenses de fonctionnement et en capital; les paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers; et les paiements à des sociétés d'État.

Dépenses législatives (*statutory expenses*) : Les dépenses législatives sont celles qui ont été approuvées par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi, autre qu'une loi de crédits, établissant l'objet des dépenses et les dispositions en vertu desquelles elles peuvent être engagées.

Dépenses non budgétaires (*non-budgetary expenditures*) : Recettes et décaissements nets au titre de prêts, de placements et d'avances, qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

Dépenses prévues (*planned spending*) : En ce qui a trait aux RPP et aux RMR, les dépenses prévues s'entendent des montants approuvés par le Conseil du Trésor au plus tard le 1er février. Elles peuvent donc comprendre des montants qui s'ajoutent aux dépenses prévues indiquées dans le budget principal des dépenses.

Un ministère est censé être au courant des autorisations qu'il a demandées et obtenues. La détermination des dépenses prévues relève du ministère, et ce dernier doit être en mesure de justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son RPP et son RMR.

Dépenses votées (*voted expenditures*) : Les dépenses votées sont celles qui sont approuvées annuellement par le Parlement en vertu d'une loi de crédits. Le libellé d'un crédit constitue les dispositions régissant ces dépenses.

Équivalent temps plein (*full-time equivalent*) : Mesure utilisée pour déterminer dans quelle mesure un employé représente une année-personne complète dans le budget ministériel. L'équivalent temps plein est calculé en fonction du coefficient des heures de travail assignées et des heures normales de travail. Les heures normales de travail sont établies dans les conventions collectives.

Indicateur de rendement (*performance indicator*) : Moyen qualitatif ou quantitatif de mesurer un extrant ou un résultat en vue de déterminer le rendement d'une organisation, d'un programme, d'une politique ou d'une initiative par rapport aux résultats attendus.

Plan (*plan*): Exposé des choix stratégiques qui montre comment une organisation entend réaliser ses priorités et obtenir les résultats connexes. De façon générale, un plan explique la logique qui sous-tend les stratégies retenues et tend à mettre l'accent sur des mesures qui se traduisent par des résultats attendus.

Priorité (*priorities*) : Plan ou projet qu'une organisation a choisi de cibler et dont elle rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être fait en premier pour appuyer la réalisation du ou des résultats stratégiques souhaités.

Production de rapports sur le rendement (*performance reporting*) : Processus de communication d'information sur le rendement fondée sur des éléments probants. La production de rapports sur le rendement appuie la prise de décisions, la responsabilisation et la transparence.

Programme (*program*) : Groupe d'intrants constitué de ressources et d'activités connexes qui est géré pour répondre à des besoins précis et pour obtenir les résultats visés, et qui est traité comme une unité budgétaire.

Programme temporisé (*sunset program*) : Programme ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents. Ce programme est aussi appelé programme à durée temporaire ou programme à élimination graduelle. Lorsqu'un tel programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son maintien. Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.

Rapport ministériel sur le rendement (*Departmental Performance Report*) : Rapport traitant des réalisations concrètes d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires au regard des plans, des priorités et des résultats attendus exposés dans le rapport sur les plans et les priorités correspondant. Ce rapport est déposé au Parlement à l'automne.

Rapport sur les plans et les priorités (*Report on Plans and Priorities*) : Rapport fournissant des renseignements au sujet des plans et du rendement prévu sur trois ans d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires. Ces rapports sont déposés au Parlement chaque printemps.

Rendement (*performance*) : Utilisation qu'une organisation a faite de ses ressources en vue d'obtenir ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats se comparent à ceux que l'organisation souhaitait obtenir, et mesure dans laquelle les leçons apprises ont été cernées.

Résultat (*result*) : Conséquence externe attribuable en partie aux activités d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.

Résultat stratégique (*strategic outcome*) : Avantage durable et à long terme pour les Canadiens qui est rattaché au mandat, à la vision et aux fonctions de base d'une organisation.

Résultats du gouvernement du Canada (*Government of Canada Outcomes*) : Ensemble de 16 objectifs de haut niveau établis pour l'ensemble du gouvernement et regroupés selon

4 secteurs de dépenses : affaires économiques, affaires sociales, affaires internationales et affaires gouvernementales.

Structure de la gestion, des ressources et des résultats (*Management, Resources and Results Structure*) : Cadre exhaustif comprenant l'inventaire des programmes, des ressources, des résultats, des indicateurs de rendement et de l'information de gouvernance d'une organisation. Les programmes et les résultats sont présentés d'après le lien hiérarchique qui les unit, et les résultats stratégiques auxquels ils contribuent. La Structure de la gestion, des ressources et des résultats découle de l'architecture d'alignement des programmes.

Notes de fin de document

[i] Lettre de mandat : http://www.pm.gc.ca/fra/lettre-de-mandat-du-ministre-des-transports
[ii] Portefeuille de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-ausujetdetc.html
[iii] Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent : http://www.greatlakes-seaway.com/fr/index.html
[iv] Administration de pilotage des Grands Lacs : http://www.glpa-apgl.com/homePage_f.asp
[v] Société canadienne des postes : https://www.canadapost.ca/web/fr/home.page
[vi] Tribunal d'appel des transports du Canada : http://www.tatc.gc.ca/index.php?lang=fra
[vii] L'autorité législative à l'appui du mandat de Transports Canada : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-18/
[viii] Lois liées au secteur des transports : http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois.htm
[ix] Ministère de la Justice : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/
[x] Site Web de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/menu.htm
[xi] Secteurs de résultats du gouvernement du Canada : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx
[xii] *Rapport sur les plans et les priorités* 2013–2014 de Transports Canada: http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/planification-rpp-2013-14-999.htm
[xiii] Comptes publics du Canada 2014 : http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html
[xiv] Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/menu.htm
[xv] *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* : https://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-2007ch1.htm
[xvi] Portes d'entrée du Canada : http://portesducanada.gc.ca/index2.html
[xvii] Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique : http://www.porte delasiepacifique.gc.ca/index2.html
[xviii] Porte continental et le Corridor de commerce : http://www.portecontinental.ca/index2.html
[xix] Porte canadienne de l'Atlantique : //www.portedelatlantique.ca/index2.html
[xx] Plan d'action Par-delà de la frontière : actionplan.gc.ca/fr/content/dela-la-frontiere
[xxi] VIA Rail http://www.viarail.ca/fr/accueil?utm_expid=37488366-12.8_d1br_rRYm_YQI1Yzlu1g.1&utm_referrer=http%3A%2F%2Fwww.viarail.ca%2Fen
[xxii] Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes : http://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/securite-classe-mondiale-navires-citernes.pdf
[xxiii] Développement responsable des ressources : http//plandaction.gc.ca/fr/fiche-d-information/r2d-dr2/ameliorer-la-securite-maritime
[xxiv] Stratégie fédérale de développement durable 2013-2016 : https://www.ec.gc.ca/dd-sd/default.asp?lang=Fr&n=A22718BA-1
[xxv] *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*: http://laws.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.15/
[xxvi] *Loi sur la protection de la navigation* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/N-22/
[xxvii] *Loi de la convention sur la sécurité des conteneurs* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/S-1/index.html
[xxviii] *Loi sur le pilotage* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/P-14/index.html
[xxix] *Loi sur le cabotage* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-1992ch31.htm
[xxx] *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/A-12/
[xxxi] Conseil de coopération Canada-États-Unis en matière de réglementation : http://plandaction.gc.ca/fr/contenu/conseil-de-cooperation-matiere-de-reglementation
[xxxii] *Loi sur la sécurité ferroviaire* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/R-4.2/index.html
[xxxiii] Rapport du vérificateur général du Canada, automne 2013 : http://www.oagbvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_201311_07_f_38780.html
[xxxiv] *Loi sur la sécurité automobile* : http://laws-lois.justice.gc.ca/lois/acts/M-10.01/index.html
[xxxv] *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-19.01/
[xxxvi] *Loi sur la sûreté du transport maritime* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-0.8/
[xxxvii] *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois-2007ch1.htm

[xxxviii] *Loi sur la gestion des urgences* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/E-4.56/
[xxxix] Site Web de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fr/services-generaux/finance-cf-791.htm
[xl] *Rapport sur les plans et les priorités* 2013-2014 de Transports Canada : www.tc.gc.ca/fr/services-generaux/planification-625.htm
[xli] Dépenses fiscales du gouvernement du Canada : http://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-fr.asp